NOWOCZESNA SPEDYCJA

Eugeniusz Januła
Piotr Kwiatkiewicz
Marek Laskowski

Poznań 2025

Recenzja naukowa
dr hab. Adam Sadowski, prof. UŁ

© Wydawnictwo Naukowe FNCE, 2021
© Wydawnictwo Nauka i Innowacje, 2025

Opracowanie redakcyjne i korekta: Miranda Pawłowska
Projekt okładki: Leon Krakowiak
Druk i dystrybucja: Grupa Wydawnicza FNCE



Wydawnictwo Nauka i Innowacje
ISBN 978-83-973780-6-3



Wydanie II
Poznań 2025

Spis treści

Wstęp 7

1. Prawne podstawy współczesnej spedycji 9

1.1. Obszar pojęciowy spedycji 9
1.2. Podmioty krajowe oraz międzynarodowe spedycji 12
1.3. Świadczenia oraz zakres usług spedytorskich 13
1.4. Odpowiedzialność spedytora 14
1.5. Ogólne Polskie Warunki Spedycyjne 18
1.6. Podstawy prawne prowadzenia działalności transportowo-spedycyjnej 19

2. Dokumenty normatywne fiata jako podstawa spedycji 22

2.1. Podstawowe dokumenty FIATA – katalog pragmatyczny 22
2.2. Stosowanie FIATA – FCR 26
2.3. Dokument FWB i inne dokumenty FIATA 28

3. Transportowa polityka Unii Europejskiej i Europejskiego Obszaru Gospodarczego 30

3.1. Podstawowe zasady polityki transportowej w UE i EOG 30
3.2. Struktura gałęziowa lądowego transportu w Unii Europejskiej i w Polsce 32
3.3. Zasady opłat przewozowych w UE 34
3.4. Kolejnictwo 36
3.5. Swoboda świadczenia usług w transporcie morskim 40
3.6. Usługi portowe 43
3.7. Europejska i światowa koncepcja „otwartego nieba" 44
3.8. Liberalizacja – ogólna tendencja liberalizacji transportu na wszystkich płaszczyznach 46

4. Transakcje w handlu międzynarodowym 47

4.1. Transakcja a kontrakt 47
4.2. Formuły handlowe 50
4.3. Warunki płatności w handlu zagranicznym 55

5. Transport morski ... 58

5.1. Rodzaje statków morskich i formy eksploatacji ... 58
5.2. Charter i buking ... 61
5.3. Podstawowe dokumenty dot. transportu morskiego ... 63
5.4. Frachty ... 67
5.5. Uregulowanie specyficzne w żegludze do i z USA – NVOCL ... 68
5.6. Obsługa ładunków w portach morskich ... 72
5.7. Terminale masowe, drobnicowe i kontenerowe ... 73
5.8. Polskie porty handlowe ... 74
5.9. Terminale i spedycja w portach polskich ... 76
5.10. Opłaty frachty i taryfy ... 79

6. Transport drogowy ... 80

6.1. Zasadnicze regulacje prawne transportu drogowego ... 80
6.2. Karnet TIR i jego praktyczne zastosowanie ... 82
6.3. Wspólne procedury tranzytowe w transporcie drogowym ... 83
6.4. Wymogi dotyczące pojazdów samochodowych ... 84
6.6. Koszty i kalkulacje stawek przewozowych ... 91
6.7. Przepisy dotyczące pracy kierowców ... 92

7. Transport kolejowy ... 94

7.1. Sieć kolejowa w Polsce i Europie ... 94
7.2. Organizacja kolejowych przewozów towarowych w Polsce ... 98
7.3. Przepisy prawa w przewozach kolejowych ... 100
7.4. Zasady przeładunku i przewozów ... 101
7.5. Kolejowy list przewozowy ... 105
7.6. Odpowiedzialność przewoźnika za towar ... 106
7.7. Szczególny charakter działalności spedytora kolejowego ... 107

8. Transport lotniczy ... 108

8.1. Transport lotniczy w świetle aktów prawnych ... 108
8.2. Kategorie lotnisk i samolotów ... 110
8.3. System transportu lotniczego ... 114
8.4. Przesyłki lotnicze – rodzaje i wymogi ... 115
8.5. Taryfy i stawki przewozu lotniczego ... 117
8.6. Listy przewozowe i umowy w transporcie lotniczym ... 118

9. Transport wodny śródlądowy ... 121

9.1. Śródlądowe drogi wodne w Europie i Polsce ... 121
9.2. Podmioty administracyjne żeglugi śródlądowej i dróg wodnych w Polsce ... 123
9.3. Porty i przystanie żeglugi śródlądowej w Polsce ... 124
9.4. Główne szlaki żeglugi handlowej w Polsce i parametry dróg wodnych ... 125

9.5. Administracja szlaków i zagadnienia prawne ... 126
9.6. Statki w żegludze śródlądowej ... 128
9.7. Dokumenty i umowy przewozowe ... 130

10. Transport multimodalny ... 131

10.1. Pojęcie transportu multimodalnego ... 131
10.2. Integracja techniczno-technologiczna ... 132
10.3. Inne rodzaje integracji multimodalnej ... 134
10.4. Transport multimodalny a intermodalny ... 136
10.5. Zmiany w organizacji przewozów ... 138
10.6. Bariery i przeszkody w transporcie multimodalnym ... 141

11. Podstawy logistyki spedycyjnej ... 143

11.1. Pojęcie logistyki ... 143
11.2. Logistyka a spedycja ... 147
11.3. Gospodarka magazynowa w spedycji ... 148
11.4. Optymalny spedytor ... 163

12. Informatyka w działalności spedycyjnej ... 164

12.1. Pojęcie i zakres technologii informatycznych ... 164
12.2. Dokumentacja elektroniczna w systemie spedycji ... 172
12.3. Systemy oprogramowania komputerowego stosowane w spedycji ... 174

13. Transport ładunków ponadnormatywnych i niebezpiecznych ... 176

13.1. Pojęcie ładunku ponadnormatywnego i niebezpiecznego ... 176
13.2. Wymogi prawne ładunków, opakowań ... 178
13.3. Rodzaje dokumentacji wymagane przy transporcie ładunków niebezpiecznych i ponadnormatywnych ... 181
13.4. Koszty i umowy w transporcie ładunków ponadnormatywnych ... 183
13.5. Transport ładunków niebezpiecznych ... 183
13.6. Transport multimodalny przewozów ponadnormatywnych ... 184

14. Marketing w firmie spedycyjnej ... 186

14.1. Marketingowa koncepcja działalności podmiotu ekonomicznego ... 186
14.2. Segmentacja rynku w działalności spedycyjnej ... 189
14.3. Systemy zarządzania marketingową firmą spedycyjną ... 190
14.4. Strategie marketingowe firmy spedycyjnej ... 191

15. Ubezpieczenia transportowe ... 193

15.1. Pojęcie i istota ubezpieczeń ... 193
15.2. Rodzaje, funkcje i klasyfikacja ubezpieczeń ... 195

15.3. Ubezpieczenia środków transportowych – casco 197
15.4. Ubezpieczenie ładunku w transporcie – cargo 199
15.5. Ubezpieczenia morskie – specyfika branży 200
15.6. Ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej spedytora 205
15.7. Ryzyka i ubezpieczenia w transporcie krajowym i międzynarodowym 208

Aneksy 209

Bibliografia 243

Źródła fotografii 245

Wstęp

Oddajemy do rąk Szanownych Czytelników drugie wydanie książki *Nowoczesna spedycja*. Pozycja ta powinna uzupełnić dość obszerny katalog publikacji na tematy szeroko rozumianej spedycji, która – podobnie zresztą jak cały obszar logistyki – staje się zarówno w rozważaniach teoretycznych, ale przede wszystkim w praktyce gospodarczej, jednym z głównych motorów napędowych postępu, a pośrednio też procesów globalizacyjnych.

Pisząc o tym ostatnim pojęciu, zdajemy sobie sprawę, że jest jeszcze w naszym kraju spora grupa społeczna, która instynktownie boi się procesów związanych z globalizacją. Podobnie jak wszystkie procesy ekonomiczne i społeczne, globalizacja zawiera, rzecz jasna, zarówno dobre, ale również –w jakiejś mierze – patologiczne przesłanki. Mimo to od procesów globalizacji uciec się nie da. Szeroko rozumiana spedycja, a także jej zasięg, coraz bardziej w praktyce internacjonalny, po prostu jest jednym z wielu elementów, który w sposób naturalny globalizację przyspiesza.

Wiedza zawarta w kolejnych rozdziałach tematycznych powinna dać niezbędny zasób informacji, zarówno studentom różnego typu uczelni zajmujących się logistyką, transportem i spedycją, jak też innym osobom, które ubiegają się o bardzo nobilitujący w świecie ekonomiczny certyfikat FIATA. Książka jest dostosowana do układu zajęć dydaktycznych, bo zawartość każdego rozdziału może być dwu albo jednogodzinną jednostką dydaktyczną uczelni wyższej.

Książka, którą mamy przyjemność Państwu przedłożyć, może też być użyteczna jako uzupełniająca pozycja tematyczna w szkołach pomaturalnych i studiach wyższych pierwszego stopnia. Nauczyciele na wielu kierunkach specjalistycznych, właśnie w zakresie logistyki i spedycji, od jakiegoś czasu intensywnie postulują o edycję pozycji o szerszym wymiarze merytorycznym niż podręczniki sensu stricto, dopasowane do programu szkolnego.

Uzupełnieniem tematyki są obszerne aneksy tematyczne, obejmujące swym zasięgiem bardzo aktualną infrastrukturę prawną i programową nowoczesnej spedycji. Właśnie aktualność i innowacyjność jest w naszym pojęciu zaletą przedmiotowego kompendium.

Autorzy starali się konieczny aparat naukowy (przypisy) nie tyle zredukować, ile ograniczyć do niezbędnego minimum, stosując tylko te, które – ich zdaniem – są niezbędne i konieczne.

Eugeniusz Januła, Piotr Kwiatkiewicz

1. Prawne podstawy współczesnej spedycji

1.1. Obszar pojęciowy spedycji

Przyjmuje się, że pierwsze podmioty, typowo spedycyjne, funkcjonowały w Europie Zachodniej już w początkach XVI wieku. Pierwotnie tego typu firmy zajmowały się transportem lądowym, głównie oczywiście konnym. Równocześnie rozwijał się handel morski, początkowo głównie w basenie Morza Śródziemnego – w mniejszym zakresie Bałtyckiego i Północnego. Ale po wielkich odkryciach geograficznych rozwinął się również w obszarach basenu Oceanu Atlantyckiego, Pacyfiku i Indyjskiego – był to po prostu bardzo zyskowny obszar handlowy.

Gwałtowny rozwój spedycji nastąpił praktycznie w XIX wieku. Tutaj pozytywny wpływ miał przede wszystkim gwałtowny rozwój kolei żelaznych. Z czasem obszar usług spedycyjnych znacznie się rozszerzył i praktycznie na dziś spedycja jest podstawą logistyki.

Definicyjnie możemy przyjąć, że spedytor zawodowo, komercyjnie oraz we własnym imieniu, ale na rachunek zleceniodawcy, podejmuje się zorganizować wysyłkę lub odbiór towarowej przesyłki oraz przeprowadzić wszystkie inne czynności związane z jej obsługą i przewozem[1].

Jest to praktycznie obszar definicyjny spedycji, zawarty w art. 794 § 1 kodeksu cywilnego.

---

[1] Art.794 § 1, Kodeks cywilny, Warszawa 2009.

Zatem spedycja w praktyce będzie to organizacja procesu przemieszczenia towaru, oraz towarzyszących mu czynności, których podjął się spedytor. To przemieszczanie towaru musi być zgodne z życzeniami klienta.

Programowanie i organizowanie czynności spedycyjnych wskazuje jednoznacznie, że sam spedytor nie może wykonać wszystkich czynności i usług. Stąd potrzebna jest kooperacja, niejednokrotnie bardzo daleko idąca. W procesie spedycji występują: podmiot podstawowy – firma spedycyjna,

- inna lub inne firmy spedycyjne,
- agencje celne,
- firmy logistyczne,
- firmy ubezpieczeniowe,
- podmioty wyspecjalizowane.

Praktycznie spedytor, który wykonuje usługę na terenie jednego kraju, musi spełniać te same wymogi co spedytor międzynarodowy. Chodzi oczywiście o to, że jest przewoźnikiem strukturalnym Unii Europejskiej.

Charakterystycznym jest to, że w Polsce spedycja nie została, jak na razie, objęta odrębną ustawą, a problemem jest przede wszystkim daleko idący chaos głównie w dokumentach infrastruktury prawnej niższego rzędu, czyli w rozporządzeniach. Podjęcie działalności spedycyjnej wymaga, analogicznie jak każda inna działalność gospodarcza, rejestracji.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z 20 stycznia 2004 roku w sprawie Polskiej Klasyfikacji Działalności (PKD), spedycja mieści się w sektorze transportowym (PKD 63,40). Generalnie traktuje się w tym dokumencie spedycję jako „wspomaganie na rzecz transportu".

Spedycji też dotyczy – ale podkreślmy wyraźne, tylko częściowo – ustawa z 6 września 2001 o transporcie drogowym.

Usługa spedycyjna nie jest absolutnie ograniczona do czegoś szczególnego. Spedytor musi posiadać wyłącznie status przedsiębiorcy. Tutaj zapis definicyjny wynika z Ustawy o swobodzie działalności gospodarczej z 2 lipca 2004 roku Jest tam bardzo szerokie ujęcie, bo za przedsiębiorców uznaje się też wspólników w spółkach prawa cywilnego, tak samo jak spółki prawa handlowego, osobowe i kapitałowe.

Firma spedycyjna może funkcjonować jako spółka jawna, komandytowa i komandytowo-akcyjna. Wykluczona jest natomiast możliwość prowadzenia spółki partnerskiej, bowiem tu występuje w innej ustawie

wymienienie (katalog) zawodów, które są uprawnione do wykonywania konkretnej działalności zawodowej. Jest również możliwość działalności w ramach zapisów ustawy o spółce europejskiej z 4 marca 2005 roku.

Bardzo teoretycznie rzecz biorąc, działalność spedycyjna może być również prowadzona przy stowarzyszeniach, jeżeli w statucie tych podmiotów tego typu działalność przewidziano. W praktyce, niektóre z podmiotów charytatywnych działających jako stowarzyszenia prowadzą w minimalnym zakresie również działalność spedycyjną

Ustawa z dnia 6 września 2001 roku, która jest głęboką nowelizacją ustawy z 1 lipca 2000 roku o transporcie drogowym, ograniczyła, bardzo słusznie zresztą, możliwość wykonywania zawodu spedytora, wnosząc wymóg uzyskania licencji. Tu trzeba jednak stwierdzić, że przedmiotowa nowelizacja była trochę „dzika" lub nawet, jak niektórzy zainteresowani wskazują, „bandycka".

Chodzi o to, że rozszerzono pojęcie „transport drogowy" o pojęcie „działalności gospodarczej w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy".

Jest to bardzo szeroki zapis, ale nie można z niego wywieść klasyfikacji działalności merytorycznej.

Z kolei Polska Klasyfikacja Działalności (PKD), wprowadzona załącznikiem do rozporządzenia PKD w sekcji I – Transport, Gospodarka Magazynowa i Łączność, opisała i zdefiniowała rodzaje działalności objęte tą sekcją. W myśl tego katalogowego zapisu znalazły się tam: działalność związana z zapewnieniem przewozu osób lub ładunków środkami transportu lądowego, wodnego i powietrznego, także transport drogowy (w sensie najmu sprzętu transportowego wraz z kierowcą lub załogą) oraz działalność wspierająca przewozy świadczone zwłaszcza przez porty, stacje, dworce lotnicze, włączając pośrednictwo w dokonywaniu odpraw celnych.

Praktycznie analogiczne zapisy wprowadziła Polska Klasyfikacja Wyrobów i Usług. Tym samym nastąpiło faktyczne ograniczenie swobody działalności gospodarczej w zakresie spedycji.

W efekcie w transporcie drogowym nastąpiły poważne ograniczenia prawne w zakresie możliwości podjęcia i prowadzenia działalności, natomiast inne rodzaje transportu tych ograniczeń nie posiadają. Tu należy dodać, że przedsiębiorca podejmujący działalność licencyjną w zakresie transportu drogowego musi posiadać i przedstawić zabezpieczenie w wysokości 50 000 euro.

1.2. Podmioty krajowe oraz międzynarodowe spedycji

1 lutego 2002 roku została powołana Polska Izba Spedycji i Logistyki (PISiL) z siedzibą w Gdyni. Założycielami było 111 podmiotów. Obecnie zrzeszonych w niej jest już około 650.

Głównym podmiotem międzynarodowym w zakresie spedycji jest FIATA – Federation Internationale de Associasion de Transitaireset Assimilis – Międzynarodowa Organizacja Zrzeszeń Spedytorów. Została ona założona już dość dawno, bo w roku 1926 roku. FIATA jest organizacją pozarządową zrzeszającą około 50 tysięcy firm spedycyjnych i logistycznych. Organizacja ta posiada wysoki status formalny – jest konsultantem Rady Ekonomiczno-Społecznej ONZ, a także konsultantem kilku innych znanych podmiotów prawa międzynarodowego[2].

FIATA jest także reprezentantem środowiska spedycyjnego, również w innych gremiach międzynarodowych, takich jak Międzynarodowa Izba Handlowa, Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA), Międzynarodowego Związku Kolejowego (UIC), Międzynarodowego Związku Drogowych Przewoźników (IRU) oraz, co zasługuje na szczególne wyróżnienie, prestiżowej Światowej Organizacji Handlu (WTO).

W ramach struktury wewnętrznej FIATA posiada szereg ważnych zespołów konsultacyjnych, a nawet własnych zespołów analityczno-badawczych i programistycznych.

Członkostwo w FIATA uzyskują krajowe zrzeszenia, grupujące przedsiębiorców spedycyjnych. Poszczególne podmioty mogą także uzyskać status członkowski. Wszyscy przewoźnicy z poszczególnych krajów FIATA są reprezentowani przez jeden podmiot. Od tej zasady są też precedensy. W Polsce w organizacji FIATA spedytorów reprezentuje wymieniona wcześniej Krajowa Izba Spedycji i Logistyki.

Obok FIATA, ale w pełni z nią współpracując na gruncie UE, działa Europejska Federacja Spedytorów (CLECAT), założona w 1958 roku.

---

[2] Por. *Podręcznik spedytora*, (red.), D. Marciniak-Neider, J. Neider, Gdynia 2006, s. 38-40.

W chwili obecnej reprezentuje ona około 32 tysiące firm. CLECAT reprezentuje FIATA w Unii, a także występuje jako konsultor w Radzie Europy.

Jednym z głównych zadań organizacji spedytorskich, zarówno międzynarodowych jak i krajowych, jest promocja interesów oraz ich ochrona. W takim obszarze działa też polska PISiL. W aspekcie międzynarodowym natomiast, główny ciężar działalności jest położony na współpracę z innymi organizacjami, a także wypracowanie ekspertyz i analiz – zarówno merytorycznych jak też prawnych.

FIATA opracowała i przygotowała szereg normatywnych wzorcowych dokumentów, takich jak listy przewozowe, konosamenty, wzory umów oraz Ogólne Warunki Świadczenia Usług, o których mowa będzie w następnych rozdziałach.

W ostatnim okresie, z inicjatywy FIATA, wprowadzono międzynarodowy dyplom zawodowego spedytora. Polska PISiL, może w ramach posiadanej licencji prowadzić szkolenie według programu uzgodnionego z FIATA w celu przeprowadzenia egzaminu i uzyskania certyfikatu.

1.3. Świadczenia oraz zakres usług spedytorskich

Sam zakres konkretnej usługi spedytorskiej powinien być ujęty w konkretnej cywilnoprawnej umowie zawieranej między stronami, czyli spedytorem a zleceniodawcą. W wypadku nieistnienia takiej umowy zakres określa konkretne zlecenie spedycyjne. W polskiej infrastrukturze prawnej takie zlecenie jest równorzędne z umową (kontraktem).

Zlecenie spedycyjne może być zawarte również w formie ustnej podobnie jak każda umowa cywilnoprawna, ale ze względów potencjalnie dowodowych powinno być w sposób oczywisty potwierdzone później na piśmie. Usługi spedycyjne są niczym innym jak swego rodzaju bardzo specyficznym, ale jednak towarem. Obejmują one konkretny katalog czynności, o którym poniżej:

– czynności, które poprzedzają odbiór przesyłki, czyli np. doradztwo spedycyjne, przygotowywanie i koordynacja pracy specjalistycznego sprzętu załadowczego (np. dźwig),
– czynności spedycyjne i transportowe oraz fizyczny odbiór towarów,

– czynności logistyczne, w tym np. międzyskładowanie,
– dostawa oraz usługi powiązane, w tym np. odbiór opakowań zwrotnych lub palet wielokrotnego użytku,
– sporządzanie raportów cząstkowych i końcowych.

O rynku usług decyduje w praktyce klient. Ilość usług ze strony zleceniodawców stale rośnie, ale konkurencja jest bardzo ostra, a w pewnym sensie nawet bezpardonowa.

Spedytor jest podmiotem, który zobowiązuje się za ustalone wynagrodzenie dostarczyć towar. Nie będzie natomiast spedytorem przedsiębiorca, który zajmuje się przewozem osób. W kategoriach typologii umów spedycyjnych występuje kilka typów:
– umowa nazwana,
– umowa konsensualna,
– umowa jednostronnie zawarta,
– umowa odpłatna,
– umowa wzajemna.

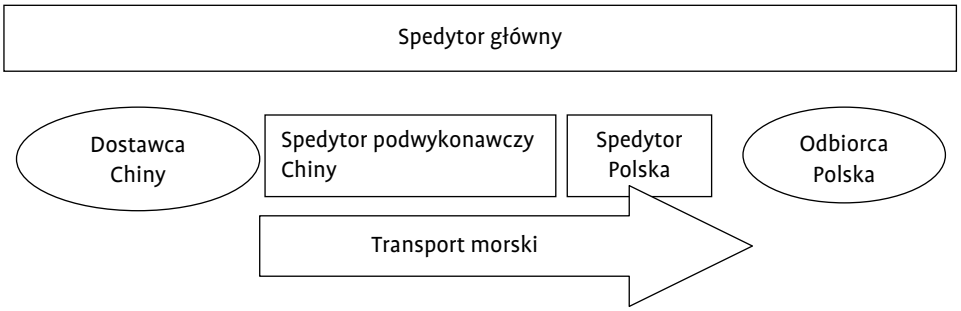
W różnych krajach, nawet członków Unii Europejskiej, dokumenty umów są różne. Szczególnie skomplikowane są umowy oparte na prawie angielskim, które jest generalnie prawem zwyczajowym – nie mylić z naturalnym – i zawiera olbrzymie ilości casusów, precedensów itd. W prawie anglosaskim, na co warto zwrócić uwagę, występuje też sformułowanie „agent spedycyjny".

1.4. Odpowiedzialność spedytora

Ogólnie spedytor może odpowiadać tylko na zasadzie winy. Jako zarządzający procesem, spedytor główny ponosi pełną odpowiedzialność przed swoim klientem za cały przebieg zleconego procesu i również uczestniczących w procesie podwykonawców.

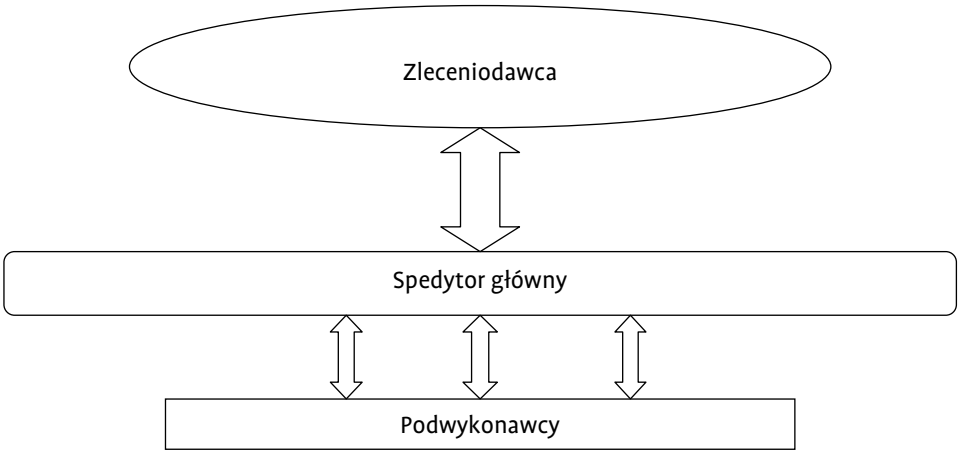
Rysunek 1.1. przedstawia przykładową odpowiedzialność spedytora głównego za cały proces przemieszczania towarów.

Spedytor główny odpowiada w całości za wszelkie czynności swych podwykonawców. Proces dochodzenia roszczeń schematycznie przedstawiono na rys. 1.2.



Rys. 1.1. Schemat procesu przemieszczania towarów a aspekt odpowiedzialności spedytora

Źródło: opracowanie własne



Rys. 1.2. Proces dochodzenia roszczeń

Źródło: opracowanie własne na podstawie P. Sikorski, Spedycja w praktyce – wiek XXI, Polskie Wydawnictwo Transportowe 2008, s. 22

Zgodnie z normami prawa cywilnego, jest zapewniona również formuła przedawnienia roszczenia spedytora wobec przewoźników. Jest to półroczny (sześciomiesięczny) okres od dnia, kiedy spedytor szkodę naprawił albo od dnia kiedy wytoczono przeciw niemu powództwo.[3]

[3] Szerzej zob. P. Sikorski, *Spedycja w praktyce-wiek XXI*, Warszawa 2008, s. 19-23.

Poniżej przedstawiamy w tabeli 1.1. zasady odpowiedzialności i składania reklamacji jak też normy ograniczenia odpowiedzialności: obowiązujące w przewozach morskich, lotniczych i drogowych.

Tabela 1.1. Warunki odpowiedzialności i terminy składania reklamacji

Stosowane warunki odpowiedzialności	Termin składania reklamacji		Termin przedawnienia roszczenia	Ograniczenie odpowiedzialności
	natychmiast – oczywista strata lub uszkodzenie towaru	szkody nie stwierdzone przy dostawie		
1. Transport morski Konwencja haska, reguła z Visby	Przy odbiorze towaru	3 dni	1 rok	666,67 SDR za opakowanie lub 2 SDR za kilogram
2. Transport lotniczy Konwencja warszawska	Przy odbiorze towaru	14 dni (w przypadku opóźnienia – 21 dni)	2 lata	17 SDR za kilogram
3. Kolej Konwencja CIM Konwencja SMGS	Przy odbiorze towaru	7 dni	1 rok 9 miesięcy	17 SDR za kilogram; wartość towaru zadeklarowana w liście przewozowym SMGS
4. Transport drogowy Konwencja CMR	Przy odbiorze towaru	7 dni (w przypadku opóźnienia – 21 dni)	1 rok	8,33 SDR za kilogram

Źródło: P. Sikorski, Spedycja w praktyce – wiek XXI, Polskie Wydawnictwo Transportowe 2008, s. 23. SDR- Umowna-syntetyczna, jednostka płatnicza wynikająca z przeliczenia dolara, franka szwajcarskiego, euro i funta brytyjskiego

Jest jeszcze jeden aspekt odpowiedzialności – mianowicie odpowiedzialność kontraktowa. Tu spedytor ponosi odpowiedzialność w szczególności za:
- błędny i opóźniony przekaz informacji,
- nieudzielenie dostatecznych informacji.
- Spedytor może także ponosić odpowiedzialność za:
- opóźnienie w dostawie przesyłki (jeśli nastąpiło zobowiązanie dostarczenia jej w określonym terminie),

– uchybienie terminu w celu złożenia reklamacji do przewoźnika z powodu opóźnienia przewozu,
– zagubienie dokumentacji zleceniodawcy,
– zastosowanie nieodpowiedniej (błędnej) stawki podatkowej lub celnej.

Jak i ogólnie w handlu, tak i w praktyce spedycyjnej występuje również pojęcie kary umownej. Kary umowne na podstawie art. 483 k.c. mogą być stosowane także w działalności spedycyjnej. Przepis ten stwierdza, iż można zastrzec sobie w umowie warunek, że naprawienie szkody wynikłej z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania niepieniężnego nastąpi przez zapłatę odpowiedniej sumy. Spedytor (dłużnik) nie może bez zgody zleceniodawcy (wierzyciela) zwolnić się z zobowiązania przez zapłatę kary umownej. W przypadku niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania, kara umowna należy się wierzycielowi, w zastrzeżonej na wypadek wysokości – bez względu na wartość poniesionej szkody.

Wymiar zobowiązania spedytora ma charakter niepieniężny. Jeżeli zastrzeżenie znajdzie się w zleceniu spedycyjnym, to spedytor musi mieć na uwadze obowiązek zapłaty kary umownej nawet wówczas, gdy zleceniodawca szkody nie poniósł. Dla spedytora zastrzeżenie takie ujęte w zleceniu spedycyjnym przez zleceniodawcę kary umownej jest oczywiście bardzo niekorzystne, a kary umowne przeważnie są wyłączone z zakresu odpowiedzialności cywilnej spedytora. Może też wystąpić zbieżność roszczeń, gdy zleceniodawca jest uprawniony do dochodzenia od spedytora odszkodowania na podstawie umowy spedycji, jak też i z czynu niedozwolonego.[4]

Zasadą jest, co jest też normalną praktyką, że wszelkie nieujęte w umowie lub też OPWSie zapisy, muszą być rozstrzygane przez właściwy terytorialnie sąd powszechny. Tutaj niejako wychodząc naprzeciw, Polska Izba Spedycji i Logistyki powołała stały Sąd Arbitrażowy. Sąd ten, którego status, podobnie jak innych sądów tego typu, jest uregulowany w przepisach k.p.c., może być swego rodzaju pierwszą instancją. Natomiast drugą instancją jest sąd powszechny odpowiedniego szczebla. W praktyce z uwagi na wysokość roszczeń najczęściej jest to Sąd Okręgowy.

[4] *Ibidem*, s. 24-26.

1.5. Ogólne Polskie Warunki Spedycyjne

Polska Izba spedycji i Logistyki edytuje periodycznie permanentnie nowelizowany dokument: Ogólne Warunki Spedycji. (Aktualną pełną wersję OPWS zawiera aneks 1).

Dokument ten posiada aprobatę Krajowej Izby Gospodarczej (KIG), co oczywiście nie jest warunkiem obligatoryjnym, ale bardziej moralnym poparciem dla tego dokumentu a zarazem dla podmiotu, który go wydał.

Kolejne, częste zresztą, nowelizacje dokumentu są niezbędną odpowiedzią na ciągle rozszerzający się rynek usług logistyki i spedycji.

W rozumieniu obowiązującego prawa tego dokumentu nie można absolutnie traktować jako kolejnego kodeksu ani nawet rozporządzenia. Jest to, mimo precyzyjnych zapisów, raczej doktryna. Art. 384 k.c. odwołuje się do stanowiska, że jeżeli jedna ze stron ustanowi nawet nieobligatoryjny wzorzec umowny, tj. w wypadku zawarcia umowy cywilnoprawnej ten wzorzec jest wiążący również dla drugiej strony. Oczywiście w dokumencie, jakim jest umowa cywilnoprawna, można a nawet należy zamieścić odpowiedni zapis, że wszelkie nieustalone przez przedmiotową umowę sytuacje, zdarzenia itd., znajdują swe odniesienia w zapisach OPWS. W dokumentach elektronicznych, a takie zaczynają dominować, można posługiwać się wzorcami dokumentów ustalonymi w OPWS-ie[5].

Pragmatyka spedycji wykazuje, że stosowane OPWS w całości lub części jest dla spedytora wysoce korzystne z uwagi na:

- OPWS prezentują szczegółowo warunki kontraktu przewozowego oraz zadanie spedycyjne,
- aprobują przewoźnika umownego jako podmiot pracy,
- precyzują możliwości materialnego zabezpieczenia roszczeń spedytora,
- określają konkretne kwoty odszkodowawcze,
- precyzują terminy składania reklamacji,
- co bardzo ważne, przewidują stosowanie prawa polskiego w wypadku, jeżeli zleceniodawcą jest podmiot zagraniczny.

[5] Por. *Podręcznik…, op. cit*., s. 50-53.

Z przyczyn natury handlowej poszczególne akapity, rozdziały lub nawet całość zapisów OPWS mogą być wyłączone z zapisów konkretnej umowy.

Jednak do konkretnej umowy, musi być wniesiony zapis wskazujący, które punkty OPWS nie będą stosowane w tej umowie. To samo dotyczy wyłączenia całości OPWS.

1.6. Podstawy prawne prowadzenia działalności transportowo-spedycyjnej

Prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie transportu i spedycji jest unormowane aktami i przepisami prawnymi. Wykonywanie działalności gospodarczej w Polsce, bez względu na rodzaj i formę, reguluje ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz.U. Nr 173, poz. 1807 z 2004 r.).

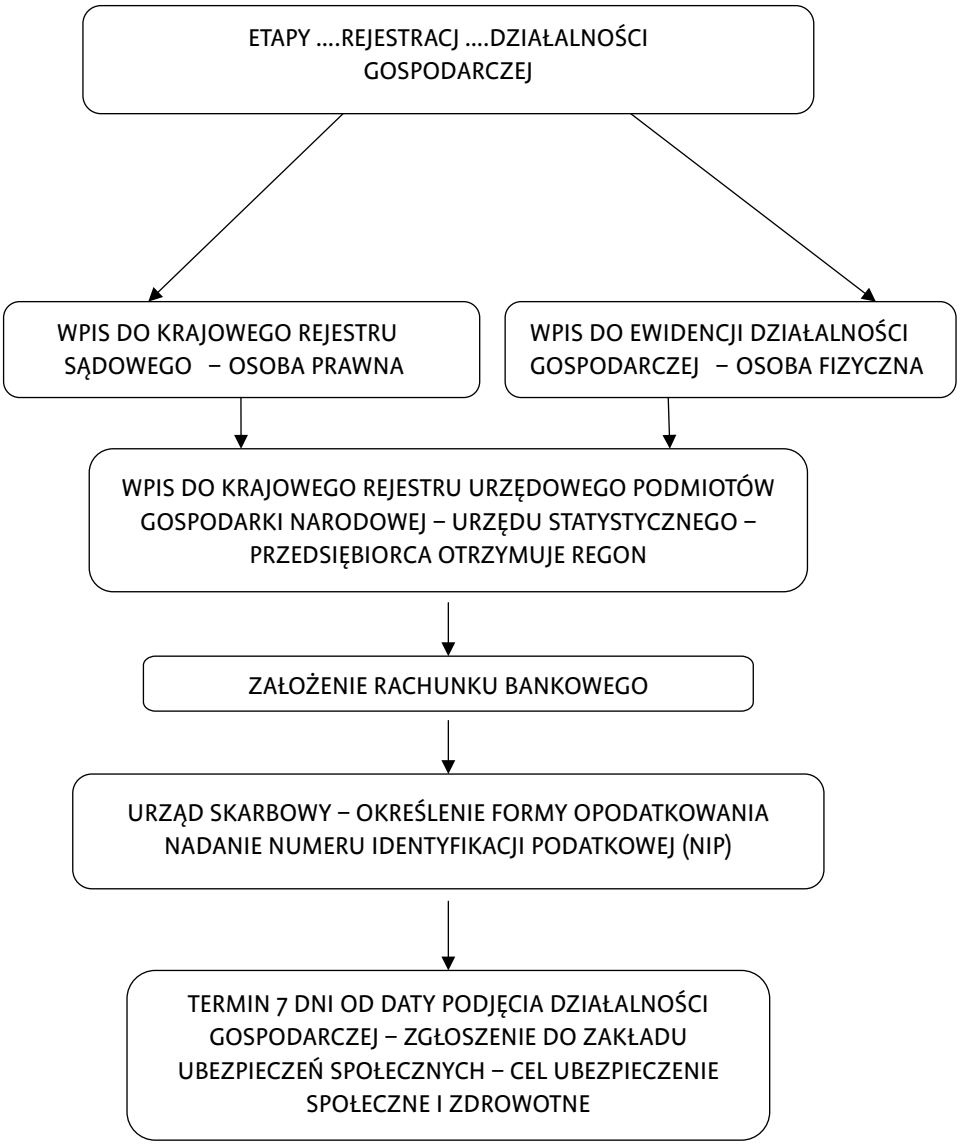
Ustawa ta mówi, że przedsiębiorcą może być osoba fizyczna lub osoba prawna wykonująca we własnym imieniu działalność gospodarczą. Założenie, wykonywanie i zakończenie działalności gospodarczej jest traktowane dla każdego na równych prawach.

Na rysunku 1.3. przedstawiono etapy rejestracji działalności gospodarczej.

Aktem prawnym, który normuje zasady podejmowania działalności w transporcie jest ustawa z 6 września 2001 r., o transporcie drogowym (Dz.U. Nr 125 poz. 1371, z 2001 r.), która określa zasady podejmowania i wykonywania:

– krajowego transportu drogowego,
– międzynarodowego transportu drogowego,
– niezarobkowego krajowego przewozu drogowego,
– niezarobkowego międzynarodowego przewozu drogowego.

Przy podejmowaniu działalności w zakresie transportu drogowego, jak już podawaliśmy poprzednio, obligatoryjną i wymagalną jest zasada uzyskania licencji. Natomiast przy podejmowaniu działalności w zakresie prowadzenia regularnych przewozów, należy uzyskać zezwolenie.



Rys. 1.3. Etapy rejestracji działalności gospodarczej

Źródło: opracowanie własne

Dla podmiotu, który prowadzi działalność spedycyjno-transportową, ważnym aktem prawnym jest ustawa z 15 listopada 1984 roku Prawo przewozowe (Dz.U. Nr 50 poz. 601 z 2000 r.). Ustawa ta reguluje przewóz osób i rzeczy wykonywany odpłatnie na podstawie umowy, przez uprawnionych do tego przewoźników. Określa ona zasady: przewozu osób i przesyłek bagażowych, przewóz przesyłek towarowych, zabezpieczenie roszczeń i likwidację przesyłek, jak też odpowiedzialność przewoźnika z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu osób oraz sposób dochodzenia roszczeń i odszkodowań z tytułu zawarcia umowy przewozu.

2. Dokumenty normatywne fiata jako podstawa spedycji

2.1. Podstawowe dokumenty FIATA – katalog pragmatyczny

Zestaw dokumentacji FIATA to dziesięć podstawowych normatywnych dokumentów, których stosowanie upraszcza i ułatwia prowadzenie przede wszystkim międzynarodowej spedycji. Te dokumenty to:
- FIATA FCR (Forwarder's Certificate of Receipt) – (1),
- FIATA FCT (Forwarder's Certificate of Transport) – (2),
- FWR (FIATA Warehouse Receipt) – (3),
- FBL (Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading) – (4),
- FWB (Non-Negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill) – (5),
- FIATA SDT (Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods) – (6),
- FIATA SIC (Shippers Intermodal Weight Certificate) – (7),
- FFI (FIATA Forwarding Instruction) – (8).

W kategoriach normatywnych: dokumenty o numeracji od 1 do 8 są obligatoryjnymi i nie mogą być absolutnie w kategoriach treści i układu zmienione przez poszczególnych spedytorów. Dokumenty te można otrzymać wyłącznie za pośrednictwem krajowych podmiotów, które z kolei są stroną organizacji FIATA. Spedytorzy korzystający z tych dokumentów muszą złożyć pisemne oświadczenie w zakresie obowiązkowego przestrzegania treści i formy wymogów FIATA oraz krajowych związków spedytorskich w zakresie korzystania z tych dokumentów.

Natomiast dokumenty 9 i 10 są to typowe matryce, czyli dokumenty wzorcowe. Mogą być przez spedytorów modyfikowane i zmieniane. Co bardzo ważne, spedytorzy niekoniecznie muszą korzystać z nich w całości, ale też z drugiej strony ponoszą wszelkie ryzyko w aspekcie stosowania tych dokumentów w praktyce. Tego typu dokumenty możemy też nazwać fakultatywnymi:

– FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services – (9),
– FIATA Model Correspondents' Agreement – (10).

FIATA rekomenduje i poleca także stosowanie normatywnego lotniczego listu przewozowego: Airway bill. Strony tego listu są permanentnie modyfikowane i unowocześniane.

W międzynarodowym obrocie gospodarczym, a szczególnie w sytuacji, kiedy spedytor oraz jego zleceniodawca posługują się zróżnicowanymi systemami prawnymi, a nie dokonali wyboru systemu kodeksowego, status spedytora w wielu wypadkach trudno precyzyjnie określić. Tu akurat strona polska jest w dobrej sytuacji, bo taki aspekt działalności normuje zapis art. 278 § 1 pkt. 2 ustawy z listopada 1965 roku – Prawo prywatne międzynarodowe. Ten zapis jednoznacznie stwierdza, że jeżeli strony nie ustaliły systemu prawnego, wtedy prawne aspekty wynikające z umowy spedycji będą stosowane według systemu prawnego w kraju, który jest po prostu siedzibą (miejscem rejestru) spedytora[6].

Istnieją też systemy prawa, które nie wyróżniają systemu spedycji. Przepisy FIATA – Reguły Modelowe, stanowią próbę rozwiązania tego problemu. W świetle prawa polskiego są wzorcem umownym. Więc korzystanie z Reguł Modelowych jest typowo fakultatywne. Żeby zobowiązać spedytora obcego do stosowania tych zapisów, na przykład w Polsce, trzeba te przepisy po prostu włączyć do konkretnej umowy spedycji. Jako część integralną lub też jako aneks.

Reguły Modelowe są dla samego spedytora stosunkowo korzystne.

Reguły te regulują także szereg innych istotnych kwestii np.:

A – odpowiedzialność spedytora,
B – ograniczenie wysokości odszkodowania do zapłaty do równowartości określonej w przepisach za jeden kilogram wagi brutto,

---

[6] Szerzej zob. *Podręcznik… op. cit*. s. 91-99.

C – zwolnienie spedytora od odpowiedzialności za szkodę, w wypadku, jeżeli była kwota karna do uzgodnienia w umowie, wtedy ograniczenie jej do sumy nieprzekraczalnej za samą usługę,
D – wyłączenie możliwości dokonania przez zleceniodawcę spedytora, potrącenia jego wierzytelności z wierzytelności spedytora o zapłatę wynagrodzenia,
E – ścisłe wyznaczenie terminów zgłoszenia reklamacji od spedytora,
F – ustanowienie 9-miesięcznego terminu przedawnienia roszczeń w stosunku do spedytora. Tu jednak należy zwrócić uwagę, że zapisy w Regułach Modelowych FIATA są sprzeczne z art. 119 polskiego kodeksu cywilnego. Artykuł ten mówi, że roszczenia nie mogą być skracane ani przedłużane przez czynność prawną. Idąc dalej, podobne rozwiązania prawne przyjęto też w innych krajach. Stąd same Reguły Modelowe często stają się także przedmiotem orzeczeń sądowych w aspekcie czy mają mieć zastosowanie czy też nie.

Kolejnym ważnym dokumentem jest FIATA Multimodal Transport Bill of Lading (FBL). Ten dokument jest konosamentem, czyli dokumentem posiadającym parametry papieru (dokumentu) wartościowego. FBL generalnie został zaakceptowany również przez system bankowości jako szczególnego rodzaju list kredytowy. W kolejnych wersjach dokumentów UCP-600, czyli w zbiorze zasad jednolitych zwyczajów i praktyk dotyczących akredytyw dokumentacyjnych, zrezygnowano jednak z wyraźnego odniesienia do systemu bankowego. FBL spełnia jednak zdecydowanie wymogi UCP w zakresie dokumentów transportowych wystawianych przez spedytorów.

FBL opatrzone jest logiem JCC wraz z klauzulą, która stwierdza, że FBL spełnia reguły UNCTAD/JCC w zakresie dokumentów transportu multimodalnego. FIATA stara się we wszystkich stosowanych zakresach utrzymać wysokie standardy. Stąd jednoznacznie zabrania używania FBL, strukturom niebędącym zwyczajnymi członkami tej organizacji. Szereg organizacji, stowarzyszonych, czy też nawet agenci uprawnionego spedytora nie mają prawa użycia FBL jako własnego.

Formularze FBL są ściśle ponumerowane. FIATA wymaga, aby wystawca konosamentu FBL miał wykupione konkretne ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej.

Należy podkreślić, że FBL jest dokumentem wielostronnym. Nie ma w praktyce żadnego znaczenia, jaką zawiera relację oraz jakimi środkami

i jaką liczbą tych środków przesyłka będzie przewożona. Tu tkwi samo sedno sprawy. Dokument jest w treści i również w zawartości merytorycznej bardzo szeroki i niesie ze sobą równie szeroką odpowiedzialność wystawcy FBL. Natomiast pragmatyka, a nawet przepisy przewoźników przewożących towary różnymi przecież środkami, różnią się, i to bardzo.

Tu właśnie niezmiernie trudno zaznaczyć ramy odpowiedzialności umownego przewoźnika.

Międzynarodowa Izba Handlowa już w 1974 roku usankcjonowała doktrynę dla dokumentów wystawianych na potrzeby transportu multimodalnego.

Szkoda, jeżeli będzie ściśle zidentyfikowana dla danego środowiska transportu, to wtedy odpowiedzialność przewoźnika multimodalnego będzie regulowana odnośnie do tej konkretnej gałęzi transportu, konwencją lub też konkretnymi zapisami prawnymi. Dopiero gdy szkody nie da się zidentyfikować w odniesieniu do konkretnego środka transportu, wtedy znajduje zastosowanie zunifikowanej odpowiedzialności dla transportu multimodalnego.

Poszczególne klauzule FIATA FBL są to ogólne warunki, na jakich spedytor zobowiązuje się wykonać przewóz. Są one w takim wypadku niczym innym, jak treścią, umowy przewozu. Zgodnie z warunkami, czyli z treścią klauzul konosamentowych – wystawca dokumentu FIATA poważnie ogranicza swoją bardzo szeroką odpowiedzialność.

Wzór dokumentu FBL zamieszczamy w aneksie nr 2.

– Wysokość odszkodowania, do zapłaty którego może być zobowiązany wystawca jest ograniczona do 2 (SDR) (umowna jednostka płatnicza), za kilogram wagi brutto albo też do kwoty 666,67 SDR za jedną paczkę lub sztukę przesyłki. Przyjmuje się zawsze przelicznik taki, który jest bardziej korzystny dla zleceniodawcy, czyli albo kilogramy albo sztuki. Natomiast, jeżeli transport multimodalny nie zawiera w sobie również odcinka morskiego, odszkodowanie należne od wystawcy nie może przekroczyć kwoty 8,33 SDR za jeden kilogram wagi brutto towarów uszkodzonych lub utraconych.
– Konosament FIATA, w tym zapisy o wysokości odszkodowań, znajduje zastosowanie nie tylko do odpowiedzialności kontraktowej wystawcy, ale także do odpowiedzialności deliktowej – czyli płynącej z tytułu

czynów niedozwolonych, zagrożonych równolegle odpowiedzialnością w aspekcie kodeksu karnego.
- Klauzule FBL nakładają na załadowcę obligatoryjność zadeklarowania specjalnych żądań w aspekcie dostawy. Może to być np. ścisły termin dostawy. Jeżeli takiej, czy innych klauzul, w umowie brak, wtedy wystawca FBL nie ponosi odpowiedzialności z tytułu opóźnienia czy innych aspektów.
- FBL zawiera też klauzulę na podstawie, której ograniczeniem odpowiedzialności oraz odszkodowania objęci są też pracownicy spedytora (wystawcy FBL).
- Objęci tą klauzulą są też inni pracownicy wykonujący określone prace dla przemieszczeń towaru.
- FBL w swych klauzulach wyznacza ściśle określone terminy zgłoszenia uwag (oczywiście na piśmie) co do stanu towaru. Tego typu uwagi muszą zostać zgłoszone wystawcy FBL w ciągu kolejnych sześciu dni od daty dostawy. Natomiast, jeżeli szkoda jest bardzo widoczna – jawna – to należy obowiązkowo ją zgłosić w chwili dostawy.
- Wspomniana już uprzednio klauzula 19 konosamentu FIATA ustala 9-miesięczny termin roszczeń. Termin ten biegnie od dnia dostawy – lub w przypadku, kiedy dostawa nie nastąpiła – od dnia, w którym dostawa zgodnie z umową miała nastąpić. Ta klauzula wynika z Reguł Modelowych FIATA. Tu właśnie występuje opisywana już sprzeczność tych reguł z polskim prawem.

W aspekcie kodeksu cywilnego i kilkunastu prawomocnych wyroków sądowych, należy sądzić, że klauzula ta jest nieważna i nieprawomocna. Brak jednak, jak dotąd, sentencji czy też orzeczenia Sądu Najwyższego w tej sprawie, co mogłoby ostatecznie zakończyć rozmaite dywagacje i roszczenia.

2.2. Stosowanie FIATA – FCR

Coraz częściej występują przesyłki typowo zbiorcze albo też przysyłane w łańcuchu dostaw. Tutaj występują przede wszystkim dobra inwestycyj-

ne w wypadkach, gdy realizowana jest jakaś inwestycja długofalowa. Sytuacja bywa skomplikowana, nawet gdy spedytor gromadzi sukcesywnie poszczególne elementy przesyłki. Tutaj też występują bardzo skomplikowane warunki – po pierwsze dostaw, po drugie płatności.

Przy tego typu skomplikowanych warunkach dostaw występuje spedytorskie zaświadczenie przyjęcia towaru, czyli FIATA FCR (dokument ten zawiera aneks 3).

Tego typu dokument często jest też używany przy sprzedaży towarów na bazie ex works. FCR ma charakter dokumentu definitywnego, tzn. prawa do niego nie mogą być zbyte w drodze indosu.[7] Na rewersie FIATA FCR, analogicznie jak FIATA FCT, drukowane są ogólne warunki krajowych struktur i związków spedytorskich należących do FIATA. W Polsce jest to OPWS-2002. FIATA FCR jest wystawiany wyłącznie w jednym egzemplarzu, tj. oryginale. Są też ograniczenia. Od 2001 roku FIATA wydała zakaz stosowania FIATA FCR do przesyłek zwierających stal. Nastąpiło to po kilkakrotnym przestępczym użyciu FIATA FCR w handlu stalą. Działo się to głównie w Federacji Rosyjskiej i na Ukrainie, ale również w krajach UE. Niestety w Polsce też, i to niejednokrotnie.

Drugim, obok typowego FIATA FCR dokumentem, jest FIATA FCT. Ten ostatni w odróżnieniu od poprzedniego jest dokumentem, z którego wynika prawo do przesyłki.

Podmiot – spedytor, wystawiający FCT jest zobowiązany tym samym do dostaw przesyłki określonemu odbiorcy do określonego miejsca przeznaczenia.

Wzór dokumentu FIATA FCT zawiera aneks 4.

Kolejną różnicą między FCT a FBL jest to, że w FCT spedytor oświadcza, że nie jest przewoźnikiem. Po wystawieniu FCT, spedytor stwierdza, że posiada upoważnienie do zawarcia umowy przewozu z przewoźnikiem na normalnych pragmatycznych warunkach. Podmiot wystawiający FCT jest zatem typowym spedytorem. Oprócz pewnych wyjątków FCT będzie praktycznie substytutem FBL.

---

[7] (Indos, żyro, indosament – oświadczenie woli zbywcy weksla, czeku lub niektórych innych rodzajów zbywalnych papierów wartościowych, co do których ustawy przewidują taką możliwość, o przeniesieniu jego własności (ze specyficznymi konsekwencjami).

2.3. Dokument FWB i inne dokumenty FIATA

FWB jest niezbywalnym multimodalnym listem przewozowym. Jest wykorzystywany przy przewozach multimodalnych, ale również może być stosowany przy przewozach relacji port-port. Podobnie jak FB2 – FWB jest wystawiany przez spedytora, który pełni też rolę przewoźnika umownego. Nie pełni natomiast roli konosamentu.

Kolejny dokument to FWR, który pełni funkcję kwitu składowego. Nie jest to jednak wariant, czyli kwit o charakterze papieru wartościowego. Dokument ten tylko stanowi, że wydanie towaru może nastąpić wyłącznie po okazaniu FWR.

FIATA SDT jest deklaracją załadowczą, która dotyczy przewozu towarów niebezpiecznych. Ten dokument, w odróżnieniu od innych, jest wystawiany przez załadowcę, a nie spedytora.

Spedytor nie podpisuje tego dokumentu.

FIATA SIC jest to deklaracja załadowcy, która dotyczy wagi samego towaru w kontenerze. Prawo amerykańskie narzuciło konieczność opracowania tego dokumentu, jeżeli waga towaru włącznie z paletami i opakowaniem itd. przekracza 29 000 Ibs, czyli 13 154 kg. Ten dokument wystawiany jest w zasadzie przez załadowców i znacznie rzadziej przez spedytorów.

Dokument: Non-Negotiable FIATA Neutral AWB

Konieczność opracowania dokumentu FIATA Neutral AWB w stosunku do przewozów lotniczych wynikała z wymogów Konwencji Warszawskiej. Chodziło o fakt, że przewoźnik lotniczy, przyjmujący przesyłkę bez wystawienia AWB, nie ma możliwości ograniczenia swojej odpowiedzialności zgodnie z zapisami konwencji.

FIATA, opracowując swój FIATA Neutral AWB, stała na stanowisku ochrony interesów spedytorów oraz linii lotniczych. Dokument ten zyskał aprobatę Międzynarodowej Izby Handlowej w zakresach kilkakrotnie już wzmiankowanych. Jednolitych praktyk i zwyczajów dot. akredytyw dokumentowych. Mimo to są przypadki, że banki zgłaszają wątpliwości, jeżeli stosuje się go w ramach UCP 500 lub UCP 600.

Oprócz normalnych warunków przewozów – zgodnych z normami IATA – FIATA Neutral AWB, zawiera zapisy, że dowóz przesyłek do lot-

niska nie jest częścią umowy przewozu lotniczego. Dlatego, stosując Neutral, podpisuje się dwie umowy: pierwszą o dowozie do portu lotniczego, a drugą, główną o sam przewóz lotniczy.

Klauzula 4 FIATA Neutral AWB stanowi, że o ile nie są zawarte konkretne zapisy, które stanowią inaczej w przewozie, do którego nie ma zastosowania Konwencja Warszawska, odpowiedzialność przewoźnika nie może przekroczyć 20 USD za kilogram przesyłki.

Jest też dokument FIATA FFJ, który został opracowany zgodnie z normami ONZ w zakresie standaryzacji dokumentacji handlowej.

W wypadkach natomiast, a jest takich cały szereg, kiedy spedytor musi posługiwać się podwykonawcami, praktyka zwykle prowadzi do sytuacji, że kiedy współpraca staje się częsta, spedytorzy na zasadzie wzajemności, korzystają ze swoich usług. Pragmatyka rodzi często konieczność zawarcia między nimi porozumienia. Dlatego też FIATA przygotowała wzorcowy typ umowy na wypadek zawarcia takich ww. umów. Wzorzec ten nazywa się FIATA Model Corespondent's Agreement.

Umowa wzorcowa jest dokumentem skomplikowanym, ponieważ w wielu problemach zawiera co najmniej dwie opcje do zastosowania na zasadzie alternatywy. Dla stron wypełnienie kwestionariusza umowy jest proste, bowiem zaznacza się po prostu rubrykę, w której występuje konkretna opcja przewidziana do użycia.

Umowa, mimo swego skomplikowania, jest bardzo czytelna, ale tylko dla spedytorów posiadających dużą praktykę. Wybierają oni i zakreślają tylko pewne rubryki.

3. Transportowa polityka Unii Europejskiej i Europejskiego Obszaru Gospodarczego

3.1. Podstawowe zasady polityki transportowej w UE i EOG

O ile pojęcie Unii Europejskiej jest współcześnie praktycznie bardziej niż oczywiste, to mniej znane jest drugie pojęcie, mianowicie Europejskiego Obszaru Gospodarczego. Nie ma tu jednak żadnego wielkiego problemu. Są to oczywiście wszystkie państwa UE oraz kolejne, które jeszcze z różnych względów członkostwa jeszcze nie uzyskały, lub też się o to członkostwo nie starają. Są to: Szwajcaria, Norwegia, Lichtenstein i Islandia. Każde z tych trzech pierwszych są to państwa wysoko rozwinięte i prowadzą politykę ekonomiczną zmierzającą do unifikacji szeregu systemów z UE. Rzecz jasna Islandia, wyspa położona daleko na północy, z niewielką ilością dróg kołowych i całkowicie pozbawiona sieci kolei żelaznych jest zainteresowana przede wszystkim integracją transportu morskiego i lotniczego[8].

Dokumentem podstawowym w szeregu problemach ekonomicznych, w tym również w aspektach transportowych, jest Strategia Lizbońska przyjęta w 2000 roku i Agenda 21, która dotyczy Strategii Zrównoważonego

[8] Niejasna jest w chwili obecnej sytuacja Zjednoczonego Królestwa. Po prostu nie wiadomo, czy po brexicie państwo to pozostanie w EOG.

Rozwoju. Tutaj podstawowymi dokumentami, ale co trzeba podkreślić, wyłącznie o charakterze deklaratywnym, jest w pierwszym rzędzie I Szczyt Ziemi i Konferencja w Rio de Janeiro z roku 1992.

Konkretnym dokumentem, który wyszedł ze Strategii Lizbońskiej w aspekcie właśnie transportu, jest dokument „Europejska polityka transportowa do 2010 – czas na decyzje". W niektórych sformułowaniach politycznych ten dokument zwany jest Białą Księgą Transportu. Opublikowany został 12 września 2001 roku.

Mimo że rok 2010 minął, dokument ten w dalszym ciągu jest obowiązujący. Praktycznie wydłużono jego ważność do 2014 roku, a ostatnio z małymi korektami do 2024.

Politycy z Brukseli stoją już od dłuższego czasu na stanowisku, że asymetria transportowa, wyrażająca się coraz większą dominacją transportu samochodowego, zakłóca rynek transportowy, jak również harmonijny postęp ekonomiczny[9].

Zdaniem Brukseli, koniecznym jest zachowanie równowagi ekonomicznej i ekologicznej. Stąd też postuluje się konieczność dokonania znaczących przesunięć części transportów samochodowych na kolej, żeglugę morską – tu ważny jest również kabotaż, żeglugę śródlądową itd. Ważny jest również transport multimodalny. Patrząc ze stolicy Unii Europejskiej, trzeba zauważyć, że o ile pewne dysproporcje w państwach „Starej Unii" zaczynają się w niewielki na razie, ale wyraźny sposób wyrównywać, to w nowych państwach, w tym również i w Polsce, postawiono jednoznacznie na transport samochodowy. Tak jest oczywiście łatwiej, ale czy ostatecznie taniej?

Polityka transportowa Unii opiera się na trzech następujących zasadach:

- wyhamowania dalszego żywiołowego rozwoju transportu samochodowego, między innymi poprzez wprowadzenie powszechnej odpłatności za korzystanie z sieci autostradowo-drogowej,
- rewitalizacji transportu kolejowego,
- znaczącej rozbudowy żeglugi morskiej (wspomniany już wcześniej kabotaż) oraz żeglugi śródlądowej.

---

[9] R. Kasperczyk, *Transport i spedycja*, Warszawa 2009, s. 259-261.

Jednocześnie jednak należy:
- zasadniczo poprawić stan dróg,
- zwiększyć bezpieczeństwo na drogach,
- unowocześnić konstrukcje wielkich pojazdów ciężarowych,
- sukcesywnie wprowadzić kolejne normy Euro w zakresie emisji czystości spalin.

3.2. Struktura gałęziowa lądowego transportu w Unii Europejskiej i w Polsce

Jednym z podstawowych podziałów usług transportowych jest podział na transport lądowy, powietrzny i wodny. Transport drogowy, rzecz jasna, wchodzi wraz z transportem kolejowym, kolejowo-drogowym i innymi rodzajami transportu naziemnego w zakres transportu lądowego.

Efektywność organizacji transportu drogowego determinuje sieć autostrad i dróg, a także ich jakość. Gęstość sieci drogowej w Polsce wynosiła w 2012 roku 79,9 km na 100 kilometrów kwadratowych i należy to uznać za wartość przeciętną w Europie. Do 2006 w Polsce było 381 tys. km dróg, w tym 253 tys. km dróg o nawierzchni twardej i 127 tys. km o nawierzchni gruntowej. Źle natomiast wygląda sytuacja pod względem autostrad i dróg szybkiego ruchu. Do stycznia 2011 oddano do użytku 756 km autostrad w Polsce. Aktualnie szacunkowo jest 1400 km autostrad, co wobec np.12 000 w Niemczech i 10 000 w Hiszpanii stawia nas zdecydowanie w ogonie państw europejskich. Nieco poprawia sytuację w Polsce to, że równolegle funkcjonuje ok. 1500 km dróg szybkiego ruchu.

W tym zakresie Polska należy w Europie do krajów o najsłabiej rozwiniętej sieci takich dróg. Współczynnik długości autostrad do długości dróg ogółem wynosi w Polsce ok. 0,1%, podczas gdy średnia dla całej Unii Europejskiej wynosi 1,2%! Kolejne rządowe koncepcje budowy autostrad i dróg ekspresowych nie przybliżają nas niestety do osiągnięcia europejskich standardów, co stanowi dużą barierę dla rozwoju transportu drogowego. Tabela 3.1. przedstawia strukturę przewozów ładunków w latach 1995-2001.

Tabela 3.1. Struktura gałęziowa przewozów, ładunków polskiego handlu zagranicznego w latach 1995-2001

Struktura gałęziowa w % tonażu przewożonego	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Samochodowe przez granice lądowe	15.5	17.5	19.8	20.4	24.0	24.8	25.5
Kolejowe przez granice lądowe	37.9	34.1	31.3	33.1	28.7	31.0	30.3
Wodne śródlądowe przez granice lądowe	3.0	2.9	2.3	1.8	2.0	2.8	2.5
Rurociągowe przez granice lądowe	10.6	11.4	12.6	12.7	13.5	13.2	12.8
Morskie	33.0	33.9	34.0	32.0	31.8	28.2	28.9
Lotnicze	0.0	0.2	0.0	0.1	0.0	0.1	0.1
Razem	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

*) eksport i import razem, przewoźnicy polscy i zagraniczni

Źródło: Transport – wyniki działalności, GUS, Warszawa 1997-1992; Roczniki Statystyczne GUS 1997-2002

W tabeli 3.2. pokazano analizę SWOT dokonaną dla sektora transportu Polski.

Tabela 3.2. Analiza SWOT dla sektora transportu Polski

Mocne strony	Słabe strony
Struktura polskiego systemu transportowego:- rozległa sieć drogowa i kolejowa – nadal dobrze zachowane proporcje gałęziowe (miedzy koleją a transportem drogowym), silny rozwój transportu,	Struktura polskiego systemu transportowego: dane mówiące o wysokim poziomie wypadków drogowych, niskie standardy (drogi – nacisk na oś, kolej – prędkość),
Istniejąca infrastruktura: wysoki odsetek odcinków o charakterze międzynarodowym w sieci drogowej i kolejowej, relatywnie gęsta sieć kolejowa,	Istniejąca infrastruktura: brak dróg strategicznych o dużej przepustowości, brak linii kolejowych gwarantujących w ruchu pasażerskim prędkość ponad 160 km/h i w ruchu towarowym ponad 120 km/h, bardzo wysoki odsetek sieci drogowej o złej jakości nawierzchni, duża liczba odcinków sieci drogowej oznaczonych „czarnymi punktami",
Popyt na usługi transportowe: wzrost zapotrzebowania na transport, szczególnie na przewozy ładunków wysoko przetworzonych, rosnące znaczenie kryterium czasu w przewozach i przejazdach pasażerskich, niskie koszty operatorów frachtowych, popyt o zwiększonych/zróżnicowanych wymaganiach odnośnie do transportu,	Popyt na usługi transportowe: szybki wzrost popytu na drogowe przewozy ładunków, szybszy wzrost zapotrzebowania na motoryzację indywidualną niż na zbiorowy transport osób,

Finansowanie inwestycji: wzrost świadomości wpływu infrastruktury na wzrost ekonomiczny, korzystanie z pomocy finansowej UE,	Finansowanie inwestycji: minimalne zainteresowanie kapitału prywatnego i zagranicznego inwestycjami transportowymi w Polsce,
Szanse	**Zagrożenia**
Międzynarodowe: dostępność funduszy (środki unijne i wewnętrzne) rozpoczynających ogromne inwestycje w infrastrukturę, poprawa konkurencyjności polskiej gospodarki oraz zdolności przyciągania inwestorów zagranicznych, centralna pozycja Polski, podtrzymywanie przewagi konkurencyjnej polskich usług transportowych,	Międzynarodowe: wyzwania związane z bardzo dużą skalą programu inwestycyjnego, ryzyko niewystarczającej absorpcji środków unijnych,
Makroekonomiczne: wykreowanie silniejszego popytu wewnętrznego w celu zwiększenia poziomu inwestycji, wyrównanie różnic w poziomie rozwoju ekonomicznego regionów, redukcja ryzyk związanych z wpływem transportu na środowisko, np. poprzez budowę obwodnic miast i ograniczanie przeciążenia ruchu,	Makroekonomiczne: konflikty społeczne i ekologiczne lokalizacji inwestycji transportowych, niemożność regulacji i kontroli użytkowników dróg,
Sektorowe: poprawa efektów ekonomicznych i finansowych przedsiębiorstw transportowych, zmniejszenie kosztów zewnętrznych transportu, korzyści z wprowadzenia wyższych standardów obowiązujących w UE.	Sektorowe: niedostateczne przygotowanie projektów inwestycyjnych, nieefektywność działań pozainfrastrukturalnych ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa dróg, przesunięcia w strukturze gałęziowej transportu.

Źródło: http://www.celsped.pl/

3.3. Zasady opłat przewozowych w UE

W większości krajów UE i EOG obowiązują winiety lub myta za przejazd autostradami lub też trasami szybkiego ruchu. Państwo po uzyskaniu zgody Komisji Europejskiej, może ustalić myta lub winiety za użytkowanie również innych dróg głównych.

Winieta jest to opłata czasowa za użytkowanie autostrady lub drogi. Może to być opłata miesięczna, półroczna czy roczna. Wysokość takiej opłaty zależy od masy pojazdu.

Myto jest to natomiast opłata za przejazd między dwoma punktami drogi. Wysokość tej opłaty zależy od drogi oraz masy i rodzaju pojazdu. Wprowadza się też niekiedy dodatkowe opłaty za przejazd odcinkami górskimi, mostami oraz bardzo często przez tunele.

Dyrektywa nr 62/1999 z 17 czerwca 1999 roku w sprawie pobierania opłat od ciężkich pojazdów transportowych oraz za korzystanie z niektórych elementów infrastruktury była pierwszym aktem prawnym w tej dziedzinie i ustanawiała wówczas eurowinietę. To ujednolicenie jest istotne, gdyż ma eliminować deformację konkurencyjną pomiędzy podmiotami transportowymi poszczególnych państw. Wytworzony system poboru opłat i sposób, w jaki odbywa się obciążenie przewoźników kosztami w zakresie utrzymania infrastruktury drogowej, jak też i jej budowy, jest warunkiem równości. Dyrektywa wysuwa na czoło priorytetów wprowadzenie podatków ekologicznych, lecz w tej kwestii decydują na razie, kraje członkowskie. Dyrektywa ta dotyczy użytkowania infrastruktury przez pojazdy towarowe o masie przekraczającej 12 ton. W załączniku do dyrektywy są ustalone maksymalne stawki za przejazd, są to stawki roczne i podane w euro.

- pojazdy nieekologiczne do 3 osi – 960 EUR,
- pojazdy nieekologiczne 4 i więcej osi – 1550 EUR,
- pojazdy z normą Euro 1 do 3 osi – 850 EUR, 4 i więcej osi 1400 EUR,
- pojazdy z normą Euro 2 do 3 osi – 750 EUR, 4 i więcej osi 1250 EUR.

Stawka dzienna wynosi 8 euro bez względu na kategorie pojazdów. Oczywiste jest, że nie mogą być nakładane winiety i myta równocześnie za korzystanie z tego samego odcinka drogi. Celem dyrektywy jest umożliwienie krajom, które mają słabiej rozwiniętą infrastrukturę drogową, skierowanie części wpływów z winiet i myt na rozbudowę dróg. Generalnie proces wprowadzenia eurowiniety w krajach UE miał zostać przeprowadzony do połowy 2008 roku do finału. Jednakże proces ten przeciąga się i najbardziej prawdopodobna data zakończenia tego procesu to data po 2020 roku.

Jednak w szeregu państw wystąpiły opóźnienia i niekonsekwencje. Dlatego też od roku 2003 rozpoczęto prace merytoryczne nad nową dyrektywą. 21 kwietnia 2005 roku przyjęto jej podstawowe założenia i sukcesywnie zaczęto wprowadzać w życie[10].

Wysokość opłat w nowej obowiązującej dyrektywie zależy od:

- ładowności pojazdu – powyżej 3,5 tony,
- normy Euro,

[10] Szerzej *Podręcznik...*,*op. cit.*,str. 119-127.

– liczby przejechanych kilometrów,
– pory dnia oraz tygodnia.

Zasada ekonomiczna jest taka: mimo iż stawki liczone są według tych samych zasad, mogą być jednak kwotowo różne w różnych krajach. Zasady te są następujące:

Myto pokrywa koszty w całości dot. infrastruktury oraz koszty wypadków drogowych wraz z leczeniem.
– Brane będą pod uwagę koszty niszczenia środowiska naturalnego, jak też wrażliwość ekologiczna w odniesieniu do konkretnych regionów, np. okolic górskich. Wtedy stawki będą wyższe, jednakże nie więcej niż 25%.
– Będą uwzględnione cechy specyficzne poszczególnych odcinków dróg.
– Państwa członkowskie UE zostały zobowiązane do utworzenia organu monitorującego funkcjonowanie systemu opłat.

Dyrektywa ma wchodzić sukcesywnie, tyle tylko, że wszystkie jej zapisy weszły obligatoryjnie w życie od 1 lipca 2012 roku.

Od 1 maja 2006 roku obowiązują na obszarze UE i EOG tachografy cyfrowe. Polska jako państwo członkowskie wprowadziła je ustawą z 2005 roku.

Wprowadzono też odpowiednie zapisy w formie porozumienia między Radą UE a Parlamentem Europejskim, dotyczące czasu pracy kierowców. Ustalono maksymalny czas pracy na 56 godzin tygodniowo, a dzienna przerwa obligatoryjnie musi wynosić 9 godzin.

3.4. Kolejnictwo

Pewnymi wspólnymi cechami systemów kolejowych w UE są:
– trudna sytuacja ekonomiczna przewoźników kolejowych,
– zróżnicowane w dalszym ciągu w poszczególnych krajach systemy sygnalizacji, łączności i zasilania trakcyjnego (również napięcie i stosowanie jeszcze, w tym w Polsce, mniej efektywnego prądu stałego),
– zły stan torowisk i brak środków na modernizację,
– mała liczba nowoczesnych lokomotyw i wagonów,
– niewielka i raczej malejąca ilość regularnych połączeń,

– niewysokie na ogół kwalifikacje kadry menadżerskiej,
– brak szeroko pojętych usług logistycznych (dot. głównie Polski, Bułgarii, Rumunii oraz krajów bałtyckich).

Biorąc wszystkie aspekty powyższe pod uwagę, sytuacja jest taka, że kolej zachowała w przewozach w zasadzie tylko ładunki masowe.

Unia Europejska dostrzega ten problem, dlatego też próbuje się rewitalizować transport kolejowy poprzez oddzielenie zarządzania infrastrukturą od prowadzenia procesu przewozowego, jak również dopuszczenie na rynek przewozów kolejowych licencjonowanych przewoźników prywatnych.

Podstawę do cyklu reform na europejskich kolejach stanowi dyrektywa nr 440/1991 r., w sprawie dalszego rozwoju kolei Wspólnoty. Dyrektywa zawiera m.in.:
– zagwarantowanie pełnej autonomii działalności podmiotom kolejowym,
– utworzenie normalnej struktury finansowej podmiotów kolejowych,
– wytworzenie jednakowych warunków dla wykonywania usług przewozowych przez wszystkie podmioty,
– tworzenie sukcesywnie międzynarodowych podmiotów kolejowych.

Ta dyrektywa przygotowywała proces reformowania. W roku 2001 uchwalono I pakiet kolejowy, który objął dyrektywy 12/2001, 13/2001, 14/2001. Te dyrektywy miały być wypełnione do połowy marca 2003 roku. Jednakże część państw UE nie zdołała wypełnić tego przyjętego obowiązku.

Najważniejsze znaczenie miała dyrektywa tzw. „techniczna" nr 16/2001 w sprawie interoperacyjności kolei, lecz tu, jak i poprzednio, tylko niewiele państw zdołało się wywiązać z realizacji tej dyrektywy.

29 kwietnia 2004 roku, Unia opublikowała cztery kolejne dokumenty Parlamentu Europejskiego i Rady Europy. Te dokumenty, czyli dyrektywy nr 49/2004, 50/2004, 51/2004 oraz rozporządzenie 88/2004 złożyły się na II pakiet kolejowy.

Tu najważniejszym aspektem jest liberalizacja rynku przewozów kolejowych. Dyrektywy składające się na II pakiet kolejowy miały otworzyć przestrzeń (infrastrukturę kolejową) dla wszystkich przewoźników. Ten termin miał obowiązywać od 11 stycznia 2006 roku, natomiast od 1 stycznia 2007 roku miały być również objęte zapisami dyrektyw przewozy wewnętrzne (kabotaż).

Polska, negocjując warunki przyjęcia do Unii Europejskiej, wynegocjowała dłuższe okresy przejściowe. Przesunięcia nastąpiły o rok, tzn. od 1 stycznia 2007 została otwarta polska przestrzeń dla wolnych przewozów (towarowych) międzynarodowych, a od 1 stycznia 2008 również dla przewozów kabotażowych.

3 marca 2004 roku Komisja Europejska ogłosiła III pakiet kolejowy. Wdrożenie tego pakietu wytworzy całkowicie wolny rynek kolejowy na podobnych warunkach jak w przestrzeni lotniczej.

Dwa główne punkty tego pakietu to:
- liberalizacja międzynarodowych przewozów pasażerskich od 1 stycznia 2008 roku,
- liberalizacja przewozów wewnętrznych – od 1 stycznia 2012 roku.

Należy zaznaczyć, że w praktyce trwa w chwili obecnej wdrażanie zarówno niewykonanych jeszcze przedsięwzięć z I jak i z II pakietu, równolegle z trzecim

Polskie koleje, których udział procentowy w przewozach jest relatywnie znacznie procentowo wyższy niż w Zachodniej Europie, zaczęto reformować jeszcze przed formalnym przystąpieniem do Unii.

Pierwszym etapem reform była ustawa o transporcie kolejowym z czerwca 1997 roku. Ustawa ta unowocześniła struktury PKP. Oddzieliła infrastrukturę od przewozów, dopuszczając, za odpowiednimi opłatami oczywiście, innych niż PKP przewoźników.

8 września 2000 roku uchwalona została kolejna ważna ustawa na temat ruchu kolejowego. Dotyczyła ona procesu restrukturyzacji i komercjalizacji PKP. Według zapisów tej ustawy podzielono PKP na 13 spółek, tworząc jednocześnie holding Grupę PKP. Przewozami towarów zajęła się wydzielona spółka PKP-Cargo, która po okresie impasu zaczęła przynosić od 2009 roku niewielkie jeszcze zyski netto, jak również odzyskiwać przewozy od CTL Logistic i DB Schenker – swoich największych konkurentów na polskim rynku przewozów kolejowych.

Spółka Polskie Linie Kolejowe (PLK), została powołana dla prowadzenia działalności w zakresie infrastruktury kolejowej.

Zadania, jakie przejęła na siebie ta firma, są następujące:
- udrożnienie i udostępnienie linii kolejowych,
- renowacja linii kolejowych,
- sprzedaż tras przewozów kolejowych innym operatorom.

Z około 33000 kilometrów linii kolejowych, które w Polsce, ale tylko teoretycznie, istnieją, czynnych jest realnie 22 900 km. Dodać do tego jeszcze można około 3 000 km, które są czynne sporadycznie i około 1200 km, które są odbudowywane.

Nad prawidłowością przewozów ma czuwać powołany Ustawą o transporcie kolejowym Urząd Transportu Kolejowego (UTK).

Tego typu urzędy funkcjonują też w państwach Unii Europejskiej – praktycznie wszystkich. Należy zaznaczyć jeszcze, że ustawa z dnia 15 marca 2003 roku jest zgodna (skorelowana) z dyrektywami zawartymi w II pakiecie kolejowym. Uchwalono ją pod tym kątem, mimo że Polska nie była jeszcze wtedy państwem Unii.

Formalnie prywatni operatorzy przewozów towarowych rozpoczęli swoją działalność na sieci PKP w 1998 roku, na mocy przywołanej już Ustawy o transporcie kolejowym[11].

Wydano dotychczas w Polsce ponad 100 licencji przewozowych do końca 2009 roku, ale olbrzymia większość z nich dotyczyła bardzo lokalnych przewozów kruszyw, węgla (ogólnie surowców).

W roku 2004 prywatni przewoźnicy w Polsce wykonali prawie 11% przewozów towarowych w Polsce. W roku 2008 cyfry te doszły do prawie 16%, ale od 2009 następuje widoczne umocnienie pozycji PKP Cargo, który przewozi już 85,7% masy przewozu towarowego. Jednocześnie zauważalnie zmniejsza się zainteresowanie polskim rynkiem przewozu przez DB Schenker, który, jak wydawało się na początku rywalizacji, miał po prostu „zmiażdżyć" PKP Cargo.

To były dane dotyczące pracy przewozowej, bo jeśli chodzi o masę przewożonych towarów w tym układzie, PKP przewozi około 60% masy. Różnice te wynikają z faktu, że spory udział w masie przewożonych towarów posiadają lokalni przewoźnicy, którzy przewożą stosunkowo duże masy ładunków na małe odległości.

Kolejną ważną kwestią transportu lądowego w UE i EOG oraz w Polsce są kwestie finansowania infrastruktury transportowej. Są to drogie inwestycje, ale niezbędne i dające w rezultacie spore zyski, jednakże trzeba (np. w Polsce) nie tyle zbudować od nowa, ale wyremontować i udrożnić

[11] L. Nowosielski, *Organizacja przewozów kolejowych*, Warszawa 1999, s. 297-301.

prawie 16 tysięcy km szlaków kolejowych i zbudować ok. 11 tysięcy km autostrad i 8 tysięcy km dróg szybkiego ruchu. Infrastruktura transportu lądowego w Europie Zachodniej jest rozbudowana nieźle w takich krajach jak Niemcy czy Belgia, korzystanie z autostrad jest w dodatku bezpłatne.

Polska i reszta „nowych" krajów UE jest w znacznie gorszej sytuacji. W wypadku Polski sytuacja jest o tyle trudniejsza, że mamy po prostu znacznie większe terytorium niż inne kraje.

Z pomocą funduszy unijnych oraz kredytów buduje się w naszym kraju przede wszystkim autostrady i drogi, gdyż wpływy z akcyzy, winiet itd. są znacząco za niskie.

W świetle Ustawy o finansowaniu kolei z 16 grudnia 2005 roku wszelkie zadania inwestycyjne, remontowe itd. powinny w każdym roku budżetowym otrzymywać 18% wpływów z akcyzy za paliwa silnikowe. Te środki mają być podzielone po połowie między linie kolejowe i drogi.

Jednak i to okazuje się zbyt mało. Stąd ustawa, o której mowa wyżej, przewiduje, że dalsze 20% przychodu z akcyzy paliwowej będzie przekazywanych na Fundusz Kolejowy.

Opłata paliwa wynosząca około 9,6 grosza z każdego litra benzyny została wprowadzona w roku 2004. Obok wspomnianego już Funduszu Kolejowego utworzono też, na podobnej zasadzie, Krajowy Fundusz Drogowy

Unijne prawo nie pozwala – może na szczęście – równoległego pobierania pieniędzy za winiety i myto od samochodów ciężarowych. Od 2005 roku ciężarowe pojazdy ponad 12-tonowe są zwolnione z myta na polskich płatnych autostradach.

3.5. Swoboda świadczenia usług w transporcie morskim

Unijna polityka w zakresie liberalizacji wszelkich formuł transportu jest konsekwentna, aczkolwiek nie wszystkie państwa nadążają z reformami na swoich terytoriach. W dniu 22 grudnia 1986 roku Unia wydała rozporządzenie nr 4055/1986, którego zadaniem było wprowadzenie pełnej

swobody usług w zakresie żeglugi. Zarówno wewnętrznej – kabotażowej oraz między państwami członkami UE a państwami trzecimi:
– tym rozporządzeniem zostały zniesione wszelkie ograniczenia krajowe dotyczące, wzorem amerykańskich, konieczności przewożenia towarów pod własną banderą,
– zniesiono również ustalenia na temat ustaleń dwustronnych dotyczących przewozu ładunków.

Kolejnym aktem prawnym było rozporządzenie nr 3577/1992 z 7 grudnia 1992 roku na temat stosowania pełnej swobody w żegludze kabotażowej.

Tu jednak wprowadzono pewną barierę protekcyjną na korzyść armatorów unijnych. Te działania są zsynchronizowane z wysyłkami UE w celu przeniesienia części transportu drogowego również do żeglugi morskiej. W tym celu bardzo lansuje się koncepcję żeglugi bliskiego zasięgu.

We wrześniu 2001 roku Unia Europejska opublikowała „Białą Księgę", w której pojawiło się pojęcie „morskie autostrady". Są to już sprawnie funkcjonujące łańcuchy logistyczne oparte na transporcie morskim jako konkurencja dla transportu drogowego.

Jest to niezła perspektywa, oczywiście w niektórych tylko geograficznie obszarach. Aktualnie lansuje się w praktyce przewozy morsko-rzeczne, ale np. w Polsce, może to być ograniczone jedynie do dolnego i środkowego biegu Odry, i do statków bardzo niskich – ze względu na niskie prześwity pod mostami. Z ekspertyzy wynika, że np. statki o pojemności do 1000 ton mogłyby dochodzić tylko do portu w Brzegu Dolnym, lecz przecież 1000 ton, to z punktu ekonomicznego bardzo mało.

Podstawę tworzenia „morskich autostrad", w sensie prawnym, unormowano w czerwcu 2002 roku na konferencji w Gijon.

W konsekwencji ustaleń tej konferencji i dalszych działań już bardziej praktycznych postanowiono „zbudować" cztery takie autostrady morskie:
– autostradę Morza Bałtyckiego z Kanałem Kilońskim włącznie,
– autostradę morską zachodniej Europy,
– autostradę morską południowo-wschodniej Europy,
– autostradę morską południowo-zachodniej Europy.

Utworzono unijne biura, które mają nie tylko promować, co organizować logistycznie żeglugę „autostradową". W Polsce biuro takie powołano w 2001 roku.

Jednak położenie armatorów polskich w zakresie żeglugi liniowej nie jest łatwe. Polscy armatorzy w zasadzie nie pływają po oceanach ze względu na fakt, że olbrzymia większość naszego handlu koncentruje się w obszarze UE oraz dalsze około 16-17% w kierunku wschodni. Te ostatnie pozycje to import ropy i gazu, jeżeli chodzi o główne pozycje i polski eksport głównie płodów rolnych. Tu jednak żegluga morska praktycznie nie ma znaczenia, bo, jak na razie, ze strefą Kaliningradu handlu morskiego nie prowadzimy.

Tabela, którą przedstawiamy poniżej, wyraźnie wskazuje, że przewozy morskie bliskiego zasięgu wyraźnie dominują, zarówno w żegludze liniowej jak i trampowej nieregularnej.

Dane są z 2004 roku, ale do chwili obecnej, mimo upływu lat, niewiele się zmieniły. Tabela 3.3. pokazuje przewozy polskich armatorów.

Tabela 3.3. Przewozy wykonane przez polskich armatorów w 2004 r.

Rodzaj przewozów	Ładunki (tys. ton)	Praca przewozowa (mln tonomil)
Żegluga liniowa	**6 058,7**	**11 406,6**
w tym:		
przewozy bliskiego zasięgu	4 891,4	2 276,5
- relacje europejskie	1 734,6	1 941,1
- relacje bałtyckie	3 156,8	335,4
przewozy oceaniczne	1 167,3	9 130,1
Żegluga trampowa	**16 440,5**	**43 733,9**
w tym:		
przewozy bliskiego zasięgu	10 954,1	16 873,4
- relacje europejskie	10 392,7	16 730,8
- relacje bałtyckie	561,4	142,6
przewozy oceaniczne	5 486,4	28 860,5
Ogółem	**22 499,2**	**55 140,4**
w tym:		
przewozy bliskiego zasięgu	15 845,5	19 149,8
przewozy oceaniczne	6 653,7	35 990,6

Źródło: Praca zbiorowa, pod red. D. Marciniak-Neider, J. Neider., Podręcznik spedytora, PINFFA, Gdynia 2006, s. 128

Problem żeglugi oceanicznej jest bardziej złożony. Tu najbardziej kontrowersyjny jest stosunek UE do konferencji żeglugowych. Chodzi głównie o monopolistyczne praktyki tych ostatnich. Prawie do końca lat 80. XX wieku konferencje żeglugowe praktycznie dyktowały warunki przewozów liniowych i w dalszym ciągu dzielą między sobą ładunki, jak też zyski.

Od grudnia 1986 roku pojawiły się nowe dokumenty (jeszcze EWG) odnośnie do zasad żeglugi. Zezwolono wprawdzie na kontynuowanie pewnych zasad kartelowych przez konferencję żeglugowe, ale położono duży nacisk na:
– warunki dostępu do rynku żeglugowego,
– zostawienie podmiotom załadowcy również pełnej swobody w zakresie załadunków i cen,
– zakaz utrudniania dostępu podmiotom pozakonferencyjnym.

W kolejnych latach Unia doprowadziła między innymi do delegalizacji Trans Atlantic Agreement (TAA).

Dopiero w 2002 roku udało się armatorom atlantyckim utworzyć nową konferencję TACA II, ale już na znacznie bardziej liberalnych warunkach.

Aktualnym dążeniem polityki Komisji Europejskiej, czyli substytutu rządu europejskiego, jest ewolucyjne dążenie do likwidacji TACA II. Przewiduje się, że około 2016-2022 roku działalność tej konferencji może stać się bezprzedmiotowa, UE liczy przy tym na dalsze obniżenie stawek frachtów.

Komisja Europejska podjęła też bardzo intensywne działania w zakresie poprawy bezpieczeństwa i ochrony środowiska morskiego. Dotyczy to m.in. zakazu wpływania do europejskich portów tankowców jednokadłubowych oraz wycofanie tego typu zbiornikowców do końca 2012 roku. To udało się zrealizować.

Komisja Europejska opracowała też czarne listy statków ryzykownych bander. Wśród nich są takie bandery jak Słowacja (sic! posiada 5 statków), Algieria, Kambodża, Gruzja, Syria i Albania i jeszcze kilka innych. W grupie bander średniego ryzyka znajduje się też członek UE – Rumunia. Obok bander są też publikowane listy statków niebezpiecznych.

3.6. Usługi portowe

Strategia Lizbońska, która jest swego rodzaju kamieniem milowym również w zakresie usług transportowych, obejmuje również swym zasięgiem porty morskie.

Komisja Europejska prezentuje stanowisko równorzędnego dostępu do wszystkich portów. Dotąd bowiem szereg dużych portów stosowało protekcyjną politykę opłat. Polegało to na tym, że statki armatorów, z którymi podpisano porozumienia, wnosiły małe opłaty, a inni armatorzy muszą płacić pełne opłaty.

Lobbing wielkich portów: Havru, Marsylii, Antwerpii, Rotterdamu, Hamburga, Hanoweru, Bremy i innych okazał się skuteczny. Porty zmobilizowały też związki zawodowe dokerów itd. W rezultacie skutecznego lobbingu, Parlament Europejski dwukrotnie odrzucił projekty dyrektyw liberalizujących europejski rynek portów morskich.

3.7. Europejska i światowa koncepcja „otwartego nieba"

Transport lotniczy już od roku 1957 (EWG) jest włączony do sfery działań liberalizujących. Wewnątrz Unii już od dłuższego czasu loty transportowe podlegają taxom liberalizującym. Tutaj głównym przeciwnikiem Unii są, o dziwo, Stany Zjednoczone, które wszem i wobec głoszą, również bardzo liberalne koncepcje w stosunku do światowej przestrzeni powietrznej. Natomiast wlot w przestrzeń powietrzną w USA jest obwarowany całym szeregiem przeciwwskazań, ułożonych tak, że preferują jednoznacznie linie amerykańskie. Komisja Europejska podjęła natomiast szereg konkretnych działań liberalizacyjnych. Uchwaliła kolejne pakiety:

- I – wprowadzony w życie od 01.01.1988 roku,
- II – wszedł w życie dwa lata później,
- III – od 1993 roku, odnoszące się do transportu lotniczego.

Liberalizacja rynku przewozów lotniczych nastąpiła 1 stycznia 1993 roku. Na pakiet III złożyły się:

- rozporządzenie nr 2407/1992 o jednolitych zasadach licencjonowania i certyfikowania lotniczych przewoźników,
- rozporządzenie nr 2408/1992 w sprawie dostępu do wewnątrzwspólnotowych połączeń lotniczych,
- rozporządzenie nr 2409/1992 w sprawie opłat i stawek taryfowych za świadczenie usług lotniczych.

Jedynym warunkiem przewozów lotniczych na obszarze UE było uzyskanie licencji w państwie, w którym konkretny przewoźnik jest zare-

jestrowany. Jednak procedury licencji muszą być równe i wspólne we wszystkich krajach Unii[12].

Liberalizacja przewozów lotniczych przyniosła bardzo pozytywne skutki. Powstała nowa grupa przewoźników prywatnych, obniżyły się też stawki frachtu.

Na razie na europejskim niebie widnieją dość istotne problemy techniczne. Funkcjonują bowiem na „starym kontynencie" różne systemy kontroli lotów oraz różne przepisy w zakresie ruchu lotniczego. System jest podzielony na 26 podsystemów. Koordynacja odbywa się poprzez Eurocontrol założoną w 1960 roku. Jednak ta organizacja nie posiada instrumentarium do pełnej kontroli lotów. Powstała na razie koncepcja Europejskiego Wspólnego Nieba. W formie dyrektywy weszła w życie w 2012 roku.

Jak na razie powstało kilka wspólnych dokumentów:

– w sprawie rozwinięcia w Europie wspólnych służb nawigacyjnych (rozporządzenie 550/2004),
– w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni lotniczej UE (551/2004).

Są również inne dyrektywy, między innymi w kwestiach wojskowych, interoperacyjności sieci zarządzającej itd. Nowy system narzuca obligatoryjnie zmiany w systemie służby kontroli ruchu, wspólnych szkoleń kontrolerów. Tu prawdopodobnie zostanie ujednolicona licencja na cały obszar Unii oraz Szwajcarię i Norwegię.

Powstał też kolejny pakiet dyrektyw i rozporządzeń w sprawie wspólnej polityki w stosunku do przewoźników oraz państw trzecich.

Problemem pragmatycznym jest też konieczność zwiększenia przepustowości europejskich portów lotniczych. Oczywistym jest, że lotniska – zarówno pasy startowe jak i infrastrukturę okołolotniskową – należy rozbudowywać. Należy też wprowadzić nowe, wspólnotowe rozwiązania organizacyjne. Główną kwestią jest tu konieczność koordynacji lotów. Parlament i Rada Europejska opracowały szereg dyrektyw, w szczególności w sprawie przydzielenia czasu na starty i lądowania na lotniskach Wspólnoty.

Polski rynek lotniczy został otwarty dla przewoźników unijnych już od 1 stycznia 2004 roku, czyli jeszcze przed formalnym uzyskaniem człon-

[12] Por. *Podręcznik…*, *op. cit*. s. 132-138.

kostwa w Unii. Wcześniej w 1998 roku Polska przystąpiła do Umowy o Wspólnym Europejskim Obszarze Lotniczym (WEOL). Umowa ta jest swego rodzaju kręgosłupem europejskiego lotnictwa cywilnego.

3.8. Liberalizacja – ogólna tendencja liberalizacji transportu na wszystkich płaszczyznach

Praktyka pokazuje, że władze europejskie, czyli Parlament, Rada i Komisje Europejskie, konsekwentnie dążą w kierunku pełnej i wszechstronnej liberalizacji usług transportowych. Z polskiego punktu widzenia jest to droga w dobrym kierunku. Początkowo Polska obawiała się, że dosłownie „zaleje" nas silniejsza konkurencja zachodnia.

Okazało się, że polska operatywność i niższe koszty siły roboczej odegrały swoją rolę. To dzisiaj również polski transport, podobne jak przysłowiowy „polski hydraulik", może nie zawsze i wszędzie, ale wygrywa. Głównie drogowy transport samochodowy jest tym wygrywającym. Z kolei polski transport lotniczy cargo nie stanowi znaczącego potencjału. Żegluga śródlądowa niemal nie istnieje – niestety – a na kolei nie jest dobrze, bardzo łagodnie mówiąc.

Kolej jednak ma spore szanse pokonać trudności. Podstawową przesłanką negatywną jest, inne niż na olbrzymiej większości europejskich linii kolejowych, napięcie elektryczne i kuriozalny w kategoriach technicznych prąd stały. Paradoksem jest także, że poszczególne polskie podmioty transportu kolejowego dysponują bardzo dużą ilością lokomotyw elektrycznych. Nie mogą one jednak jeździć i oferować usług na rynku europejskim, bo po prostu konstrukcyjnie – elektrycznie, dostosowane są wyłącznie do prądu stałego.

4. Transakcje w handlu międzynarodowym

4.1. Transakcja a kontrakt

W polskim języku profesjonalnym, szczególnie w ostatnich latach, znacznie częściej używa się pojęcia transakcja niż kontrakt. Wynika to być może z coraz większej powszechności użycia języka angielskiego, kosztem francuskiego, bo kontrakt jest wyrazem jednoznacznie romańskim. Transakcja handlowa oznacza przepływ dwóch strumieni: dostawy towarów lub usług od sprzedającego do kupującego oraz w kierunku przeciwnym świadczenia wzajemnego, czyli zapłaty w formie pieniężnej lub barterowej. W odniesieniu do handlu zagranicznego przyjęto uznawać za transakcję cykl czynności, które są wykonywane w celu sprzedaży lub zakupu towarów za granicą.

Jako taka, transakcja ma oczywiście kilka etapów, w których pierwszy, to rozpoznanie warunków funkcjonujących na rynkach zbytu, zbieranie informacji o producentach i sprzedawcach, ewentualnie wysyłanie zapytań ofertowych. Drugi etap, to oczywiście negocjacje handlowe i wreszcie podpisanie umowy.

W trakcie tych prac, obok dwóch zainteresowanych stron, uczestniczą też zazwyczaj doradcy handlowi, prawni, często również banki.

Kontrakt w definicji i w praktyce ekonomicznej jest pojęciem węższym od transakcji. Jest to po prostu umowa handlowa między kupującym a zbywającym. Na transakcje natomiast składają się jeszcze inne czynności: spedycyjne, transportowe, ubezpieczeniowe.

Wracając do kontraktu, najważniejszą jego częścią jest dokładny opis przedmiotu dostawy: ilość, cena jednostkowa oraz wartość całej dostawy, a także terminy i sposoby wykonania dostawy. Ponadto, co jest bardzo ważne, sposób i miejsce dokonania zapłaty. Zawsze w kontrakcie są jeszcze punkty określające: tryb wnoszenia reklamacji, ewentualną rewizję cen oraz zastosowanie klauzuli siły wyższej. Ta klauzula, która zwalnia w określonych warunkach strony od odpowiedzialności za niewykonywanie zobowiązań występuje bardzo często. Najczęściej za siły wyższe uznaje się: anomalie atmosferyczne, zamachy terrorystyczne, strajki itp. W transakcji międzynarodowej zwyczajowo stosuje się formuły handlowe INCOTERMS opracowane przez Międzynarodową Izbę Handlową.

Pewną specyfikę zawiera obszar Unii Europejskiej oraz nieco szerszy Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG). W tym drugim pojęciu różnica jest niewielka, bo są to kraje Unii oraz Norwegia, Szwajcaria, Lichtenstein oraz Islandia. W tym obszarze tradycyjne pojęcia importu i eksportu zostały zastąpione terminami: wewnątrz wspólnotowej dostawy towarów i wewnątrzwspólnotowego nabycia towarów. Są to terminy bardzo formalne. Oczywiście Unia i EOG są jednolitym obszarem celnym i właśnie cła mogą być pobierane jedynie na zewnętrznych granicach Unii, czyli np. granicy polsko-ukraińskiej, polsko-białoruskiej lub polsko-rosyjskiej. Polska pobiera wtedy cło jako członek Unii. Ważnym jest również w kategoriach handlowo-celnych pojęcie i praktyka klauzuli najwyższego uprzywilejowania (KNU). Przyznanie klauzuli najwyższego uprzywilejowania jest ważne ze względu na obniżone stawki celne i liberalne warunki wwozu towarów. Instrumentem KNU, często (a nawet zbyt często) posługują się Stany Zjednoczone. Oczywiście ze względów czysto politycznych.

Istotnymi sprawami są rodzaje dokumentów, które stosujemy zarówno w handlu wewnętrznym, jak i zagranicznym. Tu podstawą jest kontrakt lub umowa, o których już pisaliśmy. Ale żeby doszło do podpisania kontraktu chronologicznie pierwszym dokumentem, powinna być oferta, która fakultatywnie może być poprzedzona zapytaniem ofertowym[13].

Dokumentem teoretycznie końcowym jest faktura, czyli dokument zwany obciążającym. Faktura handlowa wystawiana jest zgodnie z warunka-

[13] Szerzej *Podręcznik…, op. cit.*, s. 140-148.

mi kontraktu po lub w trakcie dostawy. Zawiera ona w sobie również notę księgową, czyli wezwanie do zapłaty. Jednakże w praktyce handlowej obok faktury finalnej, która jest podstawą rozliczenia transakcji, często wystawia się faktury prowizoryczne. Są to najczęściej dokumenty potwierdzające dostarczenie części towaru. Stosuje się jeszcze faktury fikcyjne (fixing facture). Jest to najczęściej załącznik do oferty ilustrujący warunki przeprowadzenia transakcji.

Ważnymi są również listy przewozowe, zlecenie spedycyjne oraz polisa ubezpieczeniowa. Czasem obok polisy występuje certyfikat ubezpieczeniowy będący uzupełnieniem do polisy generalnej.

Przy transakcjach handlowych z krajami spoza obszaru EOG ważny jest celny formularz SAD. Przy samym formularzu obligatoryjnie dołączone są różne załączniki stwierdzające pochodzenie towarów, różnego rodzaju zezwolenia itd.

W przypadku handlu bronią, amunicją itp. ważne jest zaświadczenie ostatecznego użytkownika, oznacza to, że musi być wykazane państwo nabywające. Jest oczywistym, że żadne z państw zaklasyfikowanych jako „bandyckie", jak np. Korea Północna czy Iran, wystawić takiego zaświadczenia nie może, bo rzecz jasna przesyłka zostałaby skonfiskowana na najbliższej granicy. Jednak handel bronią i uzbrojeniem jest na tyle zyskowny, że w praktyce żadne prawie państwo, które chce coś kupić (poza najnowocześniejszymi technologiami) nie ma większych trudności w nabyciu sprzętu wojskowego.

Producent może prowadzić bezpośrednio swoją działalność handlową, może również prowadzić sprzedaż poprzez różne firmy handlowe. Tu wszystko zależy od kalkulacji kosztów i możliwości działania. W wypadku prowadzenia działalności bezpośredniej, podmiot musi posiadać rozbudowany dział handlowy z różnymi sekcjami, ponadto powinien posiadać rozeznanie rynku, konkurencji oraz trendów rozwojowych w swojej branży. Natomiast przy działalności pośredniej producent musi podzielić się zyskiem z podmiotem wykonującym zadania handlowe.

Producent raczej musi z góry założyć, że znajduje się na rynku, gdzie działa ostra konkurencja i w sytuacji, gdzie podaż przeważa nad popytem. Stąd, żeby utrzymać się na rynku, musi po prostu konkurencję czymś „przebić" albo ceną albo jakością wyrobu, albo też sprawniejszym marketingiem.

Mimo stosowania coraz bardziej liberalnych zasad w handlu międzynarodowym stosuje się jeszcze kontyngenty ograniczające ilości wwożonych towarów. W chwili obecnej na przykład trwa wewnątrz Unii debata, przeradzająca się w spór, czy należy prowadzić kontyngenty dla masowo napływających z Azji, głównie z Chin i Wietnamu bardzo tanich, ale słabych jakościowo towarów tekstylnych. Francja i Niemcy, czyli kraje decydujące faktycznie o polityce gospodarczej Unii Europejskiej jednoznacznie opowiadają się za wprowadzeniem takich kontyngentów.

4.2. Formuły handlowe

Poprzez formuły handlowe rozumiemy skrótowe stosowanie procedur, z których wynika podział kosztów, obowiązków i ryzyk, dostaw towaru pomiędzy podmiotami, które zawierają kontrakt. Zatem formuły to po prostu warunki dostaw wraz z bazami dostawy, regułami handlowymi, czyli bardzo szerokie formy ogólnej koncepcji kontraktu. Formuły regulują obowiązki eksportera, importera oraz określają, na kim spoczywa obowiązek kierowania procesem transportu.

Zwykle strony zawierają kontrakty na podstawie dowolnych formuł, ale należy uwzględnić, że często interpretacja poszczególnych formuł w innych krajach jest różna. Dlatego też zalecanym jest stosowanie powszechnie znanych formuł i obowiązujących w poszczególnych strukturach państwowych.

Najbardziej znane formuły stosowane w obrotach handlu zagranicznego to:

- INCOTERMS,
- Znowelizowane Amerykańskie Definicje w handlu zagranicznym (RAFTD),
- COMBITERMS.

Najpowszechniej stosowaną formułą jest wykładnia INCOTERMS, przyjęta w pierwszym zapisie przez Międzynarodową Izbę Handlową w Paryżu. Zapisy konkretnych formuł w INCOTERMS zmieniano wielokrotnie od 1936, kiedy zostały po raz pierwszy ogłoszone. Kontrakt musi

zawierać wpis konkretnej formuły do tekstu. Przy stosowaniu formuły INCOTERMS należy przestrzegać jeszcze jednego warunku. Nowelizacje zachodziły między innymi w latach 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010, 2017. Dlatego też trzeba jednoznacznie wpisać rok, aby określić precyzyjnie, która formuła obowiązuje.

Normy INCOTERMS są w praktyce handlowej stosowane najpowszechniej, ale np. obszar Stanów Zjednoczonych i Kanady jest terenem na tyle specyficznym – w rozumieniu szeregu aspektów spedycji i transakcji – że bez znajomości RAFTD prowadzenie działalności handlowej na rynku amerykańskim jest prawie niemożliwe. Specyfika ta jest tak daleko idąca, że niektóre konkretne formuły posiadają identyczne jak z INCOTERMS zapisy. Ale interpretacja jest odmienna. Należy zauważyć, że jeżeli w umowach z podmiotami amerykańskimi brak odnośnego zapisu, które wykładnie są stosowane przy konkretnej transakcji, to sądy amerykańskie, w wypadku sporu, przyjmują interpretacje zapisane w RAFTD.

Tabela 4.1. Podział na grupy formuł INCOTERMS 2000

Grupa D – Arrival: obowiązek dostarczenia towaru przez sprzedającego do miejsca przeznaczenia (portu)	
DAF	Dostarczone na granicę
DES	Dostarczone na statku
DEQ	Dostarczone na nabrzeże
DDU	Dostarczone, cło nieopłacone
DDP	Dostarczone, cło opłacone
Grupa C – Main Carriage Paid; sprzedający zawiera umowę przewozu i ponosi jego koszty, ryzyko związane z utratą, uszkodzeniem towaru w czasie przewozu ponosi kupujący	
CFR	Koszt i fracht
CIF	Koszt, ubezpieczenie i fracht
CPT	Przewoźne opłacone do (oznaczone miejsce przeznaczenia)
CIP	Przewoźne i ubezpieczenie opłacone do (oznaczone miejsce przeznaczenia)
Grupa F – Main Carriage Unpaid; sprzedający nie opłaca zasadniczych kosztów przewozu	
FCA	Franco przewoźnik
FAS	Franco wzdłuż burty statku
FOB	Franco statek
Grupa E – Departure; sprzedający stawia towar do dyspozycji kupującego w punkcie wydania	
EXW	Franco statek

Źródło: Praca zbiorowa pod red. D. Marciniak-Neider, J. Neider, Podręcznik spedytora, Poznań 2008. s.156

COMBITERMS zawiera te same formuły, a nawet tę samą interpretację co INCOTERMS. Natomiast formuła COMBITERMS, obok części A czyli obowiązków sprzedającego i części B obowiązków kupującego, zawiera też część C, która dotyczy szczegółowego podziału kosztów między nimi. Dlatego znajomość COMBITERMS jest o tyle zasadna, że można wtedy biegle posługiwać się INCOTERMS-em. W tabeli 4.1. pokazano podział na grupy formuł INCOTERMS 2000.

EXW – kupujący posiada pełną gestię transportową, czyli organizuje transport, ponosi jego koszty oraz ryzyko na całej trasie dostawy; sprzedający stawia towar do dyspozycji kupującego w punkcie wydania (magazyn, zakład itp.), do jego obowiązków nie należy jednak ani odprawa celna towaru, ani załadunek na środek transportu.

FCA – obowiązkiem sprzedającego jest dostarczenie towaru przewoźnikowi lub innej osobie np. spedytorowi, wyznaczonemu przez kupującego, w oznaczonym miejscu i w uzgodnionym terminie; od tego miejsca gestię transportową posiada kupujący; gdy odbiór towaru następuje w magazynie, zakładzie sprzedającego to obowiązek załadunku na środek transportu ciąży na sprzedającym, natomiast jeśli sprzedający dostarcza towar do terminalu przewoźnika, to wyładunek w terminalu należy do obowiązków kupującego.

FAS – kupujący ma gestię transportową i do niego należy zawarcie umowy o przewóz towaru morzem i poinformowanie sprzedającego o nazwie statku, miejscu załadunku i wymaganym terminie dostawy do portu; obowiązkiem sprzedającego jest dostarczenie towaru wzdłuż burty statku, w określonym miejscu, w oznaczonym porcie załadunku i od tego momentu wszystkie koszty i ryzyko uszkodzenia czy utraty towaru ponosi kupujący.

FOB – gestię transportową posiada kupujący, który ma obowiązek zawrzeć, na swój koszt, umowę o przewóz towaru morzem, a także poinformować sprzedającego o nazwie statku, miejscu załadunku i wymaganym terminie dostawy; obowiązkiem sprzedającego jest dostarczenie towaru, w uzgodnionym dniu lub okresie, na wyznaczony przez kupującego statek, w oznaczonym porcie załadunku; sprzedający ponosi koszty oraz ryzyko uszkodzenia lub utraty towaru, dopóki towar nie przekroczy linii nadburcia statku (*ship's rail*) w porcie załadunku.

CFR – sprzedający ma gestię transportową i do jego obowiązków należy zawarcie umowy przewozu towaru do określonego portu przeznacze-

nia i opłacenie frachtu, natomiast ryzyko uszkodzenia czy utraty towaru ponosi tylko do linii nadburcia statku w porcie załadunku.

CIF – zakres obowiązków, podział kosztów i ryzyka w formule CIF jest podobny jak w CFR, przy czym jest on rozszerzony o obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia i pokrycia jego kosztów.

CPT – sprzedający, posiadając gestię transportową do określonego punktu przeznaczenia, obowiązany jest zawrzeć umowę o przewóz i opłacić jego koszty, natomiast ryzyko ponosi tylko do momentu oddania towaru w pieczę przewoźnikowi.

CIP – w porównaniu do formuły CPT zakres obowiązków sprzedającego jest rozszerzony o obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia i pokrycia jego kosztów.

DAF – obowiązkiem sprzedającego jest postawienie towaru do dyspozycji kupującego i poniesienie związanych z tym kosztów oraz ryzyka na środku transportu w określonym punkcie dostawy na granicy, ale przed granicą celną kraju sąsiedniego; do jego obowiązków należy odprawa celna eksportowa, a ewentualne koszty wyładunku ze środka transportu na granicy (np. przy konieczności przeładunku ze względu na zróżnicowaną szerokość torów kolejowych) ponosi kupujący.

DES – sprzedający posiada gestię transportową do portu przeznaczenia, przy czym jego obowiązkiem jest nie tylko zawarcie umowy o przewóz i poniesienie jego kosztów, ale i postawienie towaru do dyspozycji kupującego na statku w porcie przeznaczenia, w sposób umożliwiający wyładunek; odprawa celna importowa, jak i wyładunek nie należą do jego obowiązków.

DEQ – obowiązkiem sprzedającego jest postawienie towaru do dyspozycji kupującego na określonym nadbrzeżu w porcie przeznaczenia; w porównaniu do poprzedniej formuły, zakres obowiązków sprzedającego jest rozszerzony o wyładunek towarów ze statku na nadbrzeże.

DDU – sprzedający organizuje transport, ponosi jego koszty i ryzyko do wymienionego miejsca przeznaczenia, a jego obowiązkiem jest postawienie towaru do dyspozycji kupującego na środku transportu; wyładunek ze środka transportu należy do obowiązków kupującego.

DDP – formuła ta zawiera maksimum obowiązków sprzedającego, który organizuje transport, pokrywa jego koszty i ponosi ryzyko z nim związane; do jego obowiązków nie należy wyładunek ze środka transportu, ale należy dokonanie odprawy celnej importowej.

Szczegółowe oznaczenia dokładnie precyzują kwestie dostarczenia, ewentualnie załadunku towarów, co wiąże się oczywiście z kosztami. Ale tu znów mamy różnice w interpretacji klauzul INCOTERMS oraz RAFTD. Amerykańskie klauzule zawierają bowiem np. kilka formuł FOB o bardzo zróżnicowanej interpretacji. Z kolei formuły INCOTERMS co do pojęć FOB-u, CFR-u i CIF-u używane są tylko w handlu drogą morską. Natomiast normy amerykańskie również w dostawach w handlu lądowym oraz handlu na Wielkich Jeziorach.

Wiąże się z tym pojęcie gestii transportowej, które jest zastrzeżonym w kontrakcie prawem i obowiązkiem zorganizowania transportu towarów oraz pokrycia kosztów tego transportu.

W kategoriach właśnie gestii transportowej zgodnie z formułą INCOTERMS 2000 można podzielić warunki transportu na dwie grupy:
- EXW, FCA, FAS, FOB – tu gestia transportowa należy do kupującego,
- CFR, CIF, CPT, CIP, DAF, DES, DEQ, DDU, DDP – tu z kolei gestia transportowa to „kłopot" sprzedającego.

Eksporter i importer, zawierając kontrakt, muszą bezwzględnie ustalić, którą gestię transportową i którą z handlowych formuł zastosują. To z kolei przekłada się na koszty całości kontraktu. Spedytor traktowany w tym momencie jako dostawca usługi powinien posiadać wpływ na gotowość eksportera i importera do przejęcia gestii transportowej. Podmiot spedycyjny w tym układzie może być doradcą klienta, przedkładając mu ofertę zgodną z potrzebami.

Spedytor powinien też wytłumaczyć handlowcom, że zatrzymanie gestii niekoniecznie musi oznaczać więcej kłopotów, bo wszelkie obowiązki w tym zakresie przejmie właśnie spedytor. Podmiot handlowy powinien posiadać lub posiąść wiedzę, że korzystanie z usług wyspecjalizowanego spedytora, w gruncie rzeczy obniży też koszty kontraktu. Tu przodują wielkie firmy spedycyjne, które posiadają rozbudowane struktury i w efekcie mogą zrealizować transport znacznie taniej.

4.3. Warunki płatności w handlu zagranicznym

Warunki i sposoby zapłaty wbrew pozorom nie są elementem drugorzędnym w transakcjach w handlu międzynarodowym. Form zapłaty jest kilka.

Na wstępie inkaso dokumentowe, które realizowane jest w dwóch formach:

- Zapłata gotówkowa typu DP: bank wydaje importerowi dokumenty po dokonaniu przez niego zapłaty.
- Weksel tarasowany, stanowiący zabezpieczenie zapłaty w terminie późniejszym – jest to inkaso terminowe akceptacyjne typu DA.

W tego typu płatnościach podstawowe funkcje pełni bank, który sprawdza, od strony oczywiście formalnej, zgodność dokumentów ze zleceniem inkasowym.

Międzynarodowa Izba Handlowa opracowała jednolite zasady dotyczące inkasa (URC). Ostatnia wersja weszła w życie w 1996 roku. Te jednolite zasady stanowią wielkie udogodnienie i ujednolicenie inkasa.

Najbardziej popularnym środkiem zapłaty stosowanym aktualnie jest list kredytowy, inaczej akredytywa. Akredytywa dokumentowa jest formułą zobowiązującą bank wobec eksportera do wypłacenia lub zabezpieczenia zapłaty eksporterowi określonych kwot po złożeniu przez tego ostatniego w ściśle określonym terminie ustalonych w treści akredytywy dokumentów. Podobnie jak w poprzednim typie płatności, Międzynarodowa Izba Handlowa opracowała również dla akredytyw jednolite zwyczaje i praktykę dotyczącą akredytyw dokumentowych (UCP). Ostatnia wersja UCP pod nazwą UCP 600 obowiązuje od roku 2007.

List kredytowy jest dokumentem dość skomplikowanym. Musi składać się z kilku elementów:

- Nazwa i adres zleceniodawcy, czyli importera, te same dane eksportera oraz banku (jeżeli są dwa banki, to jeden z nich jest otwierający, a drugi pośredniczący).
- Numer akredytywy oraz jej rodzaj.
- Data otwarcia akredytywy oraz termin i miejsce upływu akredytywy.
- Określenie waluty i kwoty akredytywy.
- Opis towaru, jego rodzaj, ilość, oznakowanie.
- Miejsce załadunku i przeznaczenia towaru.

– Rodzaj i liczba prezentowanych dokumentów.
– Określenie czy przeładunki i dostawy częściowe są dozwolone czy zabronione.
– Baza dostawy.
– Sposób realizacji płatności.
– Oznaczenie, kto pokrywa koszty akredytywy.
– Termin załadunku towaru oraz termin prezentacji dokumentów.
– Stwierdzenie, że akredytywa podlega postanowieniom UCP 600.

Generalnie rozróżniamy dwa rodzaje akredytyw:
– Odwołalne (ale te praktycznie w handlu zagranicznym nie występują, bo zawierają w sobie ogromne ryzyko).
– Nieodwołalne tj. takie, które nie mogą być anulowane ani zmieniane bez zgody wszystkich zainteresowanych stron.

Bank związany jest treścią akredytywy, ale w razie sporów ma prawo odwoływać się do postanowień UCP 600. Jeżeli chodzi o sprawę spedycji i transportu w UCP 600, dokumentom transportowym poświęcone są specjalne artykuły m.in. konosamentowi morskiemu, morskiemu listowi przewozowemu, konosamentowi charterowemu, dokumentowi transportu multimodalnego, dokumentowi transportu lotniczego oraz dokumentom transportu drogowego, kolejowego oraz żeglugi śródlądowej. Treść dokumentów jest podobna z uwagi na fakt, że wszystkie one stanowią dowód wysyłki towarów.

Biorąc za punkt wyjścia interes eksportera, akredytywa jest korzystną formą zapłaty, gdyż to bank a nie importer zobowiązany jest do zapłaty. Ale z kolei muszą być precyzyjnie wypełnione warunki przez wszystkie strony kontraktu. Natomiast importerzy niechętnie stosują tę formułę, gdyż blokuje ona na koncie środki na pokrycie otwartej akredytywy. Stąd też importerzy wolą posługiwać się wekslem, mimo że historia tego dokumentu sięga już nie lat a wieków[14].

Weksel posiada regulacje prawne w poszczególnych krajach w ich własnym prawie. Natomiast w systemie międzynarodowym funkcjonują dwa systemy wekslowe:

[14] R. Kacperczyk, *op. cit*., s. 139-144.

– Kontynentalne, oparte na uchwalonych w 1930 roku w Genewie międzynarodowych konwencjach wekslowych
– Systemie anglosaskim, pochodzącym z roku 1882.

Prawo wekslowe w Polsce oparte jest na konwencji genewskiej. Prawo wekslowe rozróżnia dwa rodzaje weksli:
– trasowane,
– własne.

Weksel trasowany, jest papierem wartościowym, którego wystawca – zwany trasantem – zleca innej osobie, zwanej trasatem, zapłacić w oznaczonym terminie ściśle określoną kwotę na rzecz wymienionej w wekslu osoby zwanej remitentem.

Weksel własny, zwany inaczej wekslem prostym, jest z kolei papierem wartościowym, w którym wystawca zobowiązuje się do zapłaty w określonym terminie określonej sumy na rzecz lub zlecenie wymienionej w wekslu osoby, zazwyczaj wystawcą i zobowiązanym do zapłaty jest ta sama osoba.

Weksel jest obwarowany skomplikowanym prawem wekslowym. Najważniejsze z tego prawa są rzecz jasna terminy płatności. Tu alternatyw jest kilka:

Weksel a Vista – czyli płatny na każde żądanie.

Płatny w określonym terminie, np. 14 dni po okazaniu.

Płatny w określonym dniu.

Jako formę płatności stosuje się też czek. W relacjach międzynarodowych najczęściej występuje czek bankierski, którego wystawcą jest bank. Czek jest płatny za okazaniem. Prawo krajowe określa terminy, w jakich płatność powinna być obligatoryjnie zrealizowana[15].

W praktyce handlowej czeki stosuje się przy mniejszych kwotach należności. Często czekami realizuje się w transakcjach długotrwałych tzw. wyrównanie sald.

[15] T. Truś, E. Januła, *Ekonomika logistyki*, Warszawa 2010, s. 45-48.

5. Transport morski

5.1. Rodzaje statków morskich i formy eksploatacji

W żegludze handlowej, bo o takiej tu piszemy, podstawowymi formami eksploatacji statków w międzynarodowym transporcie morskim są zasadniczo:
- żegluga liniowa,
- żegluga nieregularna zwana inaczej trampingiem,
- kabotaż.

Cechami żeglugi liniowej są:
- cykliczna obsługa określonych portów zgodnie z rozkładem rejsów,
- przewóz, głównie drobnicy w ładunkach konwencjonalnych i kontenerach,
- taryfowy system naliczania stawek frachtowych.

Natomiast w żegludze nieregularnej, decyzje podejmowane są często w ostatniej chwili. Tu dużą rolę pełnią agenci, którzy wyszukują ładunki i ustalają stawki frachtu. Najczęściej są to ładunki pełnostatkowe. Tą metodą przewozi się głównie ładunki masowe, ale zdarzają się również przewozy drobnicowe.

Są oczywiście jeszcze inne sposoby wykorzystywania statków, choćby jako pływające magazyny. Przykładowo w norweskich i islandzkich fiordach praktycznie zawsze zakotwiczonych jest kilkadziesiąt wielkich tankowców z pełnymi ładunkami. Jest to rezerwa strategiczna krajów Unii Europejskiej na wypadek kryzysu naftowego.

W żegludze liniowej wykorzystuje się różne rodzaje statków. Dominują oczywiście te przewidziane do przewozu drobnicy. Są wśród nich:
- Uniwersalne konwencjonalne drobnicowce, przystosowane zarówno do przewozu dorobnicy konwencjonalnej, a także ładunków masowych

– w niewielkich ilościach. Najczęściej część ładowni tych statków jest chłodzona tak, że można przewozić produkty żywnościowe również w tropikach. Często tego typu statki są przystosowane do prowadzenia prac załadunkowo-wyładunkowych we własnym zakresie. Posiadają dźwigi okrętowe zwane bomami, ponieważ są jeszcze przystanie – nie porty, w których brak podstawowych urządzeń przeładunkowych;
– Semikontenerowce – drobnicowce przystosowane zarówno do przewozu ładunków w kontenerach, jak w formule konwencjonalnej;
– Drobnicowce wielozadaniowe – bardzo popularne obecnie statki, które mogą przewozić bardzo różne towary, również ponadgabarytowe. Te statki wyposażone są m.in. w wielkie dźwigi pokładowe. Niektóre z nich są wyposażane w furty burtowe albo bramy rufowe. Urządzenia te umożliwiają prowadzenie prac za i wyładunkowych systemem poziomowym;
– Kontenerowce – statki te posiadają ładownie wyposażone w prowadnice, które znacząco ułatwiają prace przeładunkowe. Aktualnie zaczynają dominować wielkie kontenerowce o ładowności powyżej 100000 BRT, na których ładuje się kilka, a nawet 12 do 14 razem z ładowniami, pięter kontenerów. Statki te kursują między wysoko zautomatyzo-



Rys. 5.1. Kontenerowiec: kontenerowiec HMM Oslo (IMO 9868326), z Hamburga, płynący do Rotterdamu z Cuxhaven

wanymi portami specjalistycznymi, na przykład: Nowym Orleanem na wschodnim wybrzeżu USA a Rotterdamem, Hawrem, Antwerpią czy Hamburgiem. Na zachodnim wybrzeżu takim portem jest San Diego, z którego ładunki odchodzą i przychodzą głównie do Szanghaju, Jokohamy czy Surubaju (Indonezja) (rys. 5.1.);
- Promowce – coraz bardziej przydatne statki ze względu na stosowanie przy załadunku i wyładunku wyłącznie systemu załadunku poziomego, poprzez bramy wjazdowe;
- Barkowce – to raczej rzadkie statki, których ładownie zalewane są jako doki, do których wpływają barki z towarem. Mogą w ten sposób obsługiwać porty i przystanie o małym zanurzeniu. Tego typu statki są również przewidziane na czas wojny jako wielkie okręty desantowe – matki. Przykładowo należy do nich brytyjska seria statków klasy Sir Lancelot;
- Promy – statki służące do przewozu ładunków toczonych, czyli zestawów drogowych, popularnych TIR-ów. Niektóre z promów są przystosowane również do przewozu wagonów kolejowych;

Osobną grupę stanowią również chłodniowce, które przystosowane są do przewozu towarów głęboko mrożonych (poniżej -18°C), jak i tylko chłodzonych (rys. 5.2.).



W żegludze nieregularnej (trampingu) występują też statki różnego rodzaju i przeznaczenia. Są to między innymi:
– Zbiornikowce albo tankowce – najczęściej są to wielkie jednostki 200 i więcej tysięczniki. Największy obecnie zbiornikowiec to 600-tysięcznik, ale ze względu na zanurzenie może wchodzić dosłownie tylko do kilku portów na świecie. Standardem są aktualnie zbiornikowce o pojemności 300 tysięcy ton. Jako puste przechodzą one przez Kanał Sueski – to jest maksimum przepustowości tego kanału – a już z ładunkiem pobranym w Zatoce Perskiej kierują się dookoła Afryki, zarówno do portów europejskich, jak i amerykańskich (rys. 5.3. pokazuje tankowiec).
– Rudowce i rudowęglowce – to również wielkie statki, których zadaniem jest transport rudy z Australii, Brazylii i RPA do Europy, USA i Japonii.



Rys. 5.3. Tankowiec: Tankowiec LNG ARCTIC PRINCESS przed Hammerfest

5.2. Charter i buking

W żegludze morskiej, podobnie jak i śródlądowej, występują dwa rodzaje umów:
– buking,
– charter.

Generalnie umowa bukingowa występuje w żegludze regularnej. Zawierana jest pomiędzy właścicielem ładunku lub występującym w jego imieniu spedytorem. Przewóz odbywa się na warunkach ustalonych przez liniowego przewoźnika.

W działalności praktycznej bardzo rzadko stosuje się klasyczną umowę bukingową. Substytutem są tu szczegółowe ustalenia. Najważniejsze z nich to takie, że towar musi być dostarczony do określonego miejsca w określonym czasie. Czyli trzeba dostarczyć ewentualnie zastępczy statek, jeżeli liniowiec przykładowo ma awarię. W umowie bukingowej zawsze przewiduje się też wysokość umownych kar, jeżeli ładunek nie zostanie dostarczony na czas.

Inną umową jest umowa charterowa. Jest to oddanie całości lub części statku do dyspozycji frachtującego[16].

W praktyce wyróżnia się:
- chartery na konkretny rejs,
- chartery na konkretny czas.

Coraz częściej występują też formuły typu charter bareboat, czyli dzierżawa pustego bez załogi i bez paliwa statku. Musi on wtedy tylko reprezentować określone parametry techniczne.

Uzgodnienia szczegółowe w umowie charterowej to nazwa i dokładny opis statku oraz pozycja statku w chwili zawierania umowy i data podstawienia tegoż statku w ustalonym porcie załadowania.

Jak widać z powyższego, sformułowania listu – umowy charterowej są dość szczegółowe i muszą być w nim ustalone następujące kwestie:
- port załadowania i wyładowania,
- rodzaj i ilość ładunku,
- stawki frachtu i sposób zapłaty frachtu,
- wszelkie ustalenia dot. udziału w kosztach załadowania i wyładowania,
- kwestia czasu przewidzianego do załadunku i wyładunku towaru.

Zatem wszystkie zagadnienia muszą być dość ściśle uregulowane.

W czasie załadunku i wyładunku sporządza się dokument, który rejestruje wszelkie zdarzenia, które mają istotny wpływ na czas pobytu statku w porcie.

---

[16] Por. P. Sikorski., *op. cit*., s. 183-189.

Umowa charteru zawarta na czas, jest to cywilno-prawny dokument zawarty między armatorem a wynajmującym, czyli charterującym (czarterującym).

Są w tego typu umowie klauzule:
- oznaczenie stron umowy,
- oznaczenie statku,
- czas trwania umowy,
- termin i miejsce przekazania statku,
- termin i miejsce zwrotu,
- przewidywane przewozy – czyli strefy eksploatacji,
- cena i ilość paliwa (bunkru) w czasie przekazania i zwrotu statku,
- opłata charterowa,
- warunki arbitrażu,
- wysokość prowizji dla maklera (pośrednika).

W umowie tego typu określa się szczegółowo prawa i obowiązki:
- armatora,
- czarterującego,
- kapitana statku.

Przy niektórych umowach, czarterujący eksploatuje statek według własnego uznania, ale tylko w obrębie ustalonej strefy.

5.3. Podstawowe dokumenty dot. transportu morskiego

W transporcie morskim występuje kilka podstawowych dokumentów, które obligatoryjnie muszą być zapisane w każdym rejsie handlowym.

Należy do nich **kwit sternika**:
- jest to pokwitowanie załadunku towaru na statek. Nazewnictwo pochodzi stąd, że historycznie w żegludze brytyjskiej tego typu dokument zawsze podpisywał sternik, który był zawsze zastępcą kapitana. Stanowiska starszego i pierwszego oficera pochodzą ze znacznie późniejszych czasów.

– kwit sternika określa dokładnie rodzaj i ilość ładunku. Zawiera również datę ukończenia załadunku. Do kwitu sternika mogą być nanoszone uwagi, jeżeli stan towaru lub np. opakowania budzą zastrzeżenia. W niektórych portach, gdzie wytworzyła się praktyka przyjmowania ładunku nie na tzw. burcie statku, ale w magazynie, kwit sternika zastępowany jest kwitem dokowym.

Konosament morski jest to również dokument potwierdzający przyjęcie towaru na statek w celu przewozu, a jednocześnie zobowiązaniem do wydania towaru podmiotowi uprawnionemu w porcie wyładunku.

Konosament jest w aspekcie prawnym dowodem własności towaru. Jest też w tym rozumieniu papierem wartościowym.

W aspekcie artykułu 131. kodeksu morskiego konosament morski (też śródlądowy) musi zawierać:
– identyfikacje przewoźnika,
– identyfikacje załadowcy,
– identyfikacje odbiorcy,
– określenie (nazwę) statku,
– oznaczenie ładunku,
– określenie cech zewnętrznych ładunku ewentualnie opakowania,
– znaki, które umożliwią identyfikacje ładunku,
– określenie frachtu,
– nazwę portu załadowanego,
– nazwę portu lub przystani wyładowczej,
– liczbę wydanych konosamentów (tylko w oryginale),
– datę i miejsce wystawienia konosamentu,
– uprawniony podpis kapitana lub przedstawiciela przewoźnika.

Może zaistnieć sytuacja, że przewoźnik nie jest wymieniony. Wtedy jako przewoźnik domniemany występuje armator statku. I on odpowiada wobec odbiorcy ładunku.

Są szczególne wypadki, kiedy przewoźnik może odmówić wpisania do konosamentu danych określających towar: jeżeli istnieją poważne podstawy do podejrzenia, że dane nie odpowiadają stanowi faktycznemu, jak również w przypadku, gdy oznaczenia ładunku nie są trwale zaznaczone na poszczególnych sztukach ładunków. Natomiast waga towaru jest przyjmowana na podstawie wyników pomiarów dokonanych wyłącznie na lądzie.

W praktyce używa się następujących konosamentów:
– konosament na towary już załadowane,
– konosament na towary przyjęte do załadunków.

Natomiast jeżeli chodzi o sposób wystawienia, to rozróżniamy następujące konosamenty:
– imienne,
– na zlecenie,
– na okaziciela.

Najczęściej używa się konosamenty wystawione na zlecenie.

Kolejnym ważnym dokumentem jest morski **list przewozowy**. Jest to poniekąd dokument wymuszony i wprowadzony wobec coraz większych i szybszych statków liniowych. Przekaz dokumentów powodował często zator dokumentacyjny, ponieważ konwencjonalny konosament morski musi przechodzić bardzo skomplikowaną drogę bankową.

W tej sytuacji armatorzy już w latach 80. XX wieku zaczęli, bo wymusiła to sytuacja, wprowadzać pocztę elektroniczną. Pierwszym takim dokumentem był: Express cargo bill. Ten dokument jest niczym innym jak substytutem konosamentu[17].

W tym dokumencie sporządzono komputerową dokumentację transportową w postaci manifestów wyładunkowych.

Możliwości poczty elektronicznej pozwoliły na sporządzenie w porcie wyładowczym analogicznego dokumentu dla weryfikacji, ale w czasie wyprzedającym przybycie statku do portu przeznaczenia.

Międzynarodowy Komitet Morski (CMI), wydał w 1990 roku dokument normatywny, który rozpoczęto nazywać morskim listem przewozowym.

Przyjęła również ten dokument Międzynarodowa Izba Handlowa w Paryżu.

W związku z tym morski list przewozowy został trwale umocowany w porozumieniach międzynarodowych.

Manifest ładunkowy jest to obligatoryjny dokument, który musi posiadać kapitan statku. Manifest statkowy – używana jest też nazwa „manifest okrętowy" – musi pozostawać w posiadaniu kapitana statku.

---

[17] Szerzej zob. *Podręcznik…, op. cit*.,str. 240-252.

Jest to całościowe zestawienie ładunkowe towarów załadowanych na statek według portów przeznaczenia. Jest to innymi słowy rejestr przesyłek wg danych zawartych w konosamentach. Na podstawie manifestu załadunkowego, agenci statkowi w portach przeznaczenia sporządzają manifesty wyładunkowe, które mogą wykazać ewentualne różnice powstałe podczas podróży lub podczas mylnego wyładunku.

Manifest wyładunkowy jest powszechnie stosowany również jako dokument celny. Nazywa się go wtedy manifestem celnym i stanowi inne deklaracje celne.

W naszym kraju stosunki prawne związane z żeglugą morską uregulowane są w Kodeksie Morskim. Ten kodeks obejmuje w zasadzie całościową problematykę usług żeglugi, a także ubezpieczeń. Warto zaznaczyć, że reguluje on także przepisy administracyjne. Trzeba zauważyć, że przewozy morskie zawsze miały charakter międzynarodowy. Stąd też zapisy kodeksu morskiego są kompatybilne z postanowieniami konwencji międzynarodowych.

Z tych dokumentów najważniejsza jest Konwencja Brukselska z 1924 roku, dotycząca zasad konosamentów. Tę konwencję znowelizowano w 1968 roku, dostosowując ją do nowych warunków i reguł (Reguły Visby).

Ważnym dokumentem jest także Konwencja Hamburska, która chociaż została uchwalona już w 1978 roku, dopiero w 1992 roku została w całości wprowadzona w życie. W tej konwencji w szczególności określono pojęcia przewoźnika oraz jego odpowiedzialność w wymiernych kwotach za przewożony ładunek.

Zastosowanie do przewozów morskich posiada również Konwencja Genewska o międzynarodowym multimodalnym przewozie towarów. Pochodzi ona z 1980 roku.

5.4. Frachty

Podstawowym pojęciem jest kalkulacja frachtowa, czyli wyznaczenie wartości usługi transportowej na podstawie cennika. W morskim transporcie frachtowym podstawą jest morska taryfa frachtowa. Po prostu za dokonanie przewozu należy się zapłata.

Na międzynarodowych rynkach funkcjonują taryfy indywidualne przewoźników morskich oraz taryfy konferencyjne. Ta druga to wspólna – korporacyjna – taryfa przewoźników (armatorów) zrzeszonych w jednej żeglugowej konferencji lub konsorcjum.

Najczęściej tego typu konferencja wykonuje żeglugę handlową na konkretnych szlakach lub samym akwenie morskim.

Morska taryfa handlowa jest to zbiór reguł, zasad i norm obowiązujących na szlakach przewozów towarowych konkretnej linii lub armatorów zrzeszonych w konferencji.

Najczęściej ewentualnym kontrahentom przedstawiana jest tablica, w której są zawarte następujące informacje:
- określenie taryfy i jej właściciela,
- zasięg taryfy (akwen),
- reguły taryfowe,
- rejestr i opis towarów,
- stawki frachtu w formie katalogu**,**
- tabele stawek przewozów lądowych do i odwozowych,
- wykaz znaków kodów itd.

Należy zapamiętać, że tabele przewozów kontenerowych zawierają bardzo rozbudowaną konstrukcję. Musi ona uwzględnić szereg czynników dodatkowych.

Na dziś stosuje się do określenia stawek frachtowych symboliczne oznaczenia, tak jak w handlu międzynarodowym symbol FOB czy CTIF dla profesjonalistów zawiera bardzo dużo wiadomości, tak podobne fachowe określenia odnośnie do stawek frachtu czytelne są bez żadnych trudności przez specjalistów.

Wyliczenia ceny przewozu towaru dokonuje się w sposób bardzo uproszczony, a jednocześnie bardzo przejrzysty. Tu najczęściej jednostką przeliczeniową jest tona frachtowa, która występuje jako tona wagowa

lub też tona objętościowa. Oczywiście tona wagowa to 1000 kg – czasem występuje też tona angielska 1016 kg, a nawet tzw. short tona amerykańska, czyli 907 kg. Tona frachtowa miarowa to metr sześcienny albo 40 stóp sześciennych.

Tu też używa się profesjonalnych oznaczeń. Jeżeli np. stawce towarzyszy symbol W, oznacza to, że bazą wyjściową dla tej stawki jest tona wagowa. Symbol W/M oznacza, że podstawą stawki są alternatywnie obie tony[18].

Nieco inaczej wygląda problem, gdy podstawą frachtu będzie sztuka, czyli kontener lub paleta. Przy kontenerach problem jest zminimalizowany, wystarczy określić po prostu typ i rozmiar kontenera. Przy paletach, big bugach (do przewozu np. cementu) problem jest już bardziej skomplikowany.

Taryfy frachtowe przewidują także dodatkowe opłaty, które dolicza się do podstawowych. Szczególne dodatki dolicza się za przewóz artykułów niezwykle (lub bardzo) ciężkich albo też przekraczających wymiary luku okrętowego.

Powszechnie spotykanymi dodatkami frachtowymi są:
- dodatek bunkrowy,
- dodatek waloryzacyjny,
- dodatek kontenerowy repozycyjny,
- dodatek kontenerowy terminalowy.

Były też, ale raczej w początkowym okresie konteneryzacji, premie za przesyłki kontenerowe. Obecnie jednak stosuje się jednolite stawki frachtu.

5.5. Uregulowanie specyficzne w żegludze do i z USA – NVOCL

Pewne specyficzne uregulowania mają zastosowanie przy przewozach morskich z i do USA. Reguluje je szereg kolejnych aktów prawnych, ale

[18] *Ładunki okrętowe – poradnik encyklopedyczny*, J. Wizmur (red.), Gdynia-Sopot 1997, poszczególne hasła.

ostatnio przyjęta regulacja, obowiązująca od 1 maja 1999 roku, konsumuje większość dotychczasowych.

Obejmuje ona całokształt stosunków ekonomicznych prawnych i organizacyjnych. Podmiotami tego aktu prawnego są:
– przewoźnicy publiczni i NVOCC,
– pośrednicy morscy – spedytor i NVOCL,
– operatorzy terminalów morskich,
– załadowcy – dokerzy, w tym również NVOCL,
– zrzeszenia dokerów,
– konferencje żeglugowe,
– kontrolowani przewoźnicy obcy.

Szczególne miejsce zajmuje tu Non-Vessel Operating Common Carrier – (NVOCC), który jest publicznym przewoźnikiem, ale nie armatorem. Akt prawny zalicza tę strukturę do kategorii morskich pośredników transportowych.
– Natomiast zgodnie z ustawą NVOCL jest:
– przewoźnikiem publicznym,
– morskim pośrednikiem transportowym, załadowcy.

Federalna Komisja Morska (FMC) ustanowiła w roku 2005 nowe zasady: powołała zupełnie nową kategorię umów frachtowych. Są to porozumienia zawierane przez NVOCC z załadowcami, w tym także z innymi NVOCC.

W myśl ustawy z 1984 roku NVOCC jest uprzywilejowany, bowiem nie musi posiadać licencji, natomiast inni spedytorzy oczywiście tak. Jedynym obowiązkiem NVOCC jest obligatoryjna rejestracja.

Żeby uzyskać status NVOCC, trzeba przejść przez skomplikowane procedury prawne w samych Stanach Zjednoczonych. Trzeba uzyskać licencję OTI. Tutaj zaś istnieją przysłowiowe prawnicze schody. Trzeba wykazać swoje szczegółowe kwalifikacje, bo dla podmiotu właściciel może być jedynym posiadaczem licencji w firmie partnerskiej, natomiast w korporacji musi to być członek zarządu lub partner zarządzający. Zgodnie z amerykańskimi procedurami należy ustanowić zabezpieczenie finansowe: kiedyś w wysokości 75000 USD, a obecnie już 200 tys. Należy również wykazać odpowiednie gwarancje potrójnych zabezpieczeń ubezpieczeniowych.

Oczywiście nad wszystkim musi być zgoda FIATA. Z kolei, żeby podjąć realną działalność, posiadacz licencji musi przedstawić swoje taryfy

(frachty) w automatycznym systemie taryfowym. Nie może być to duplikat ani powtórzenie innych obcych taryf.

Warunki FMC ściśle określają usługi przewozowe świadczone przez NVOCL. W szczególności te, które odnoszą się do przewozu towarów między Stanami Zjednoczonymi a państwami trzecimi na statkach obcych armatorów. Tu trzeba dodać, że jeżeli towar został wytworzony na terytorium USA, to zwykle administracja żąda, żeby minimum 50% tego towaru było przewożone na statkach pływających pod banderą amerykańską. Jest to instrument, aczkolwiek mało skuteczny, mający zapobiec „ucieczce" armatorów pod „tanie" bandery, czyli panamską, liberyjską czy grecką.

Zapisy ustawy z 1984 roku znowelizowanej w 1998 roku zawierają też szereg wykluczeń, które mają uniemożliwić nieuczciwą konkurencję, natomiast kładzie się wielki nacisk – co jest cechą prawa amerykańskiego – na jawność i transparentność.

Według tej ustawy taryfy muszą zawierać:
- określenie miejsc, pomiędzy którymi ładunki są przewożone,
- spis towarów pogrupowanych w taryfy,
- określenie poziomu udzielonych prowizji bukingowych,
- wyspecyfikowanie wszystkich opłat terminalowych lub portowych oraz uwzględnienie wszelkich zmian w taryfach,
- wzorce formularza konosamentu,
- opublikowane treści każdego kontraktu lojalności, ale z pominięciem nazwy załadowcy.

Ustawa precyzuje również warunki serwisowe, jak i zasady zachowania poufności. Sądzić należy (i tak pokazuje praktyka), że ten bardzo szczegółowy, niemalże aptekarski zapis ustawy ma chronić tych, którzy prowadzą legalną działalność żeglugową. Trzeba dodać, że konkretne zapisy precyzują również wysokości bardzo wysokich kar i grzywien.

NVOCL, który w USA posiada status publicznego przewoźnika w handlu morskim USA, musi obligatoryjnie posiadać własne taryfy frachtowe. Te, ze zrozumiałych względów, podlegają ciągłym aktualizacjom i weryfikacjom.

W handlu morskim często występuje pojęcie kontenera zbiorowego. Poniżej zamieszczamy kalkulację frachtową dotyczącą przedsięwzięcia optymalnego doboru przesyłek towarowych z przeznaczeniem do umieszczenia w 40-stopowym kontenerze zbiorowym.

Kalkulacja frachtowa

Jednym z najbardziej istotnych czynników morskiego handlu jest przeprowadzenie kalkulacji frachtowej. Jest to, a raczej są to, bardzo skomplikowane przeliczenia. Wynikają również z przesłanek historycznych, mianowicie z różnego rodzaju miar stosowanych w dawnej żegludze brytyjskiej. Stąd też kalkulacje staraliśmy się podać na konkretnym przykładzie, żeby uniknąć bardzo skomplikowanej i przez to często mało zrozumiałej dla nieprofesjonalistów teoretyzacji.

Przeprowadzona jest przykładowa kalkulacja przy założeniu, że występuje 3 różnych załadowców oraz 3 różne rodzaje towarów, czyli w konsekwencji trzy odrębne pozycje taryfowe.

Maksymalny limit wielkości jednej przesyłki w kontenerze:
- 20' – 7000 kg i 17 cbm
- 40' – 9000 kg i 34 cbm

Ponieważ limity drogowe dla różnych rodzajów przesyłek są różne, przyjmuje się w przeliczeniu przeciętny całego ładunku brutto – łączny ciężar przesyłek w kontenerze:
- 20' – 40 000 Ibs – 18 144 kg
- 40' – 45 000 Ibs – 20 412 kg

Pojemność kontenerów przy rzeczywistych przeciętnych wielkościach jest następująca:
- 20' – 1100 cft – 31cbm
- 40' – 2350 cft – 66,5 cbm

Przyjmujemy kontraktową stawkę frachtową:
- LS USD 2800 za 40', plus CAF 5% = USD 140, plus THC = USD 500;
- Łączny fracht za 40' kontener zbiorowy do zapłaty armatorowi: USD 3440;

Stawki frachtowe wg taryfy frachtowej NVOCC dla towarów:
A = USD 120,
B = USD 140,
C = USD 155,
D = USD 130
+ THC USD 25 W/M, min. USD 50:
Minimum frachtowe USD 250
Dodatkowe opłaty do po brania od odbiorców przesyłek:

– manipulacyjna – USD 20 za 1000 kg,
– za transfer dokumentów – USD 40 za B/L:

Koszty uformowania i rozformowania kontenera zbiorowego:
– Port załadowania – USD 400
– Port wyładowania – USD 550
– Łączny koszt obu manipulacji – USD 950

Łączny koszt uformowania przewozu i rozformowania kontenera zbiorowego wynosi USD 4390.

Objaśnienia:
W – waga/ciężar
M – miara/kubatura
R – stawka frachtowa

5.6. Obsługa ładunków w portach morskich

Podstawowe polskie porty morskie działają na podstawie ustawy z 20.12.1996 roku o portach i przystaniach morskich. Podlegają też ustawie kodeksu spółek handlowych.

Tymi strategicznymi portami są:
– Port Morski Gdańsk SA,
– Port Morski Gdynia SA,
– Port Morski Szczecin-Świnoujście SA.

W tym ostatnim przypadku oba porty dzieli znacząca odległość. Mimo to, stanowiąc wspólny mechanizm ekonomiczny, pracują jako jeden podmiot. Analogicznie sytuacja wygląda w Gdańsku. Mimo że niewielka tylko odległość dzieli Port Gdański od Północnego, to Port Północny był przez szereg lat samodzielnym podmiotem prawa. Od wejścia w życie ustawy, o której mowa była wyżej, oba porty stanowią też jeden podmiot ekonomiczny.

Podstawą działalności portów jest terminal przeładunkowy. Każdy duży port posiada co najmniej kilka specjalistycznych terminali przeładunkowych. Niekiedy w układzie ładunków masowych używa się też nazwy pirs. Przykładowo Port Północny posiada pirsy: paliwowy, węglowy, rudowy itd.

Wszyscy gestorzy ładunków, spedytorzy, armatorzy, agencje celne i inne podmioty są klientami terminalu portowego[19].

Żeby dokonać operacji przeładunku, musi być wystawionych szereg dokumentów normatywnych, które umożliwiają wykonanie tej operacji.

- Zlecenie A – manipulacja – tzn. dokument umożliwia załadunek i wyładunek. Zlecenie A wystawiają spedytorzy i inni gestorzy ładunku,
- Zlecenie B – ten dokument umożliwia: złożenie ładunku bez lub w opakowaniach w przestrzeniach magazynowych. Zlecenia B wystawiają te same podmioty co wyżej.
- Zlecenie C – to inaczej dowód wydania i odbioru towaru. Ten dokument umożliwia podjęcie ładunków z przestrzeni magazynowych. Zlecenie to wystawiają analogiczne podmioty.

Manifest wyładunkowy – importowy. Ten dokument umożliwia wszelkie prace wyładunkowe ze statku przybywającego. Wystawiają go przedstawiciele armatora.

Lista eksportowa załadunkowa – ten dokument pozwala na komplementarny załadunek na statek. Listy eksportowe wystawiają agenci lub inni przedstawiciele armatora.

5.7. Terminale masowe, drobnicowe i kontenerowe

Terminale współczesne muszą z natury rzeczy być coraz bardziej zautomatyzowane, także system obiegu dokumentów musi też być coraz szybszy i bardziej komplementarny. Takim przykładowym, ale nie jedynym systemem, jest znany powszechnie COLONS.

Tego typu znormalizowany system znacząco ułatwia wszelkie prace dokumentacyjne, a z kolei ładunki oznaczone są symbolami kodów kreskowych.

Poszczególne terminale posiadają swoje szczegółowe regulaminy, ale nie mogą one odbiegać od pewnych ogólnych ram i ustaleń. Tu należy też

[19] Zob. J. Kunert, *Technika handlu morskiego*, Warszawa 1970, s. 82-104.

zaznaczyć, że pirsy i terminale masowe posiadają znacznie mniej klientów niż drobnicowe i kontenerowe. Po prostu klienci „masowi" operują ładunkami obejmującymi dziesiątki i setki tysięcy ton, a w terminalach kontenerowych nierzadki jest wypadek, że klient posiada towar załadowany tylko do jednego kontenera.

Ważną jest w terminalu rola spedytora. Jest on uprawomocnionym przedstawicielem swego zleceniodawcy i ściśle współpracuje z personelem konkretnego terminalu. Spedytor ustala i planuje – razem oczywiście z obsługą terminali – zakres obsługi towarowej. Zazwyczaj stały spedytor przedstawia w terminalu swoje plany towarowe na najbliższy tydzień. Natomiast typową akwizycję wykonuje, o ile nie postanowiono inaczej, z wyprzedzeniem 24-godzinnym.

Wykonanie konkretnych operacji przez terminal musi być poprzedzone złożeniem zleceń A, B lub alternatywnie C. Złożenie zlecenia jest dla operatora opcją do rozpoczęcia konkretnej operacji ładunkowej. Spedytor powinien być także obecny przy przyjmowaniu i zdawaniu wagonów kolejowych. Do jego obowiązków należy bowiem dostarczanie dokumentów kolejowych. Również we wszystkich kontaktach z agencjami celnymi przy przygotowaniu dokumentów typu Sad i innych spedytor jest niezbędny.

Spedytor musi także współpracować z:
- Kapitanatem Portu,
- Strażą Graniczną,
- Strażą Portową,
- Państwową Inspekcją Sanitarną (sanepidem),
- WIJHARS – (kontroler zgodności z normami UE) oraz alternatywnie również Granicznym Punktem Kontroli Weterynaryjnej – GPKW i Inspektoratem Ochrony Roślin i Nasiennictwa IORiN.

5.8. Polskie porty handlowe

Generalnie polskie porty są zlokalizowane w dwóch wielkich zespołach. Jeden zespół to leżące nad Zatoką Gdańską zespół Gdynia – Gdańsk z Portem Północnym włącznie. Zaletą tego zespołu portowego jest to, że

Zatoka Gdańska jest akwenem głębokim z dobrą redą, osłoniętą częściowo Półwyspem Helskim. Porty te generalnie są niezamarzające, przynajmniej w normalnych warunkach. Warto zauważyć, że o ile starodawny port gdański znajduje się w ujściu Martwej Wisły i Motławy, to port Gdynia jest typowym portem sztucznym.

Port gdański może przyjmować największe statki pływające po Bałtyku, tzw. baltimaxy. Ograniczeniami są tu głębokość cieśnin Sund i Wielki Bełt – 18,3 m w najpłytszym miejscu. Aktualnie za baltimaxy uważa się zbiornikowce o ładowności do 105 tys. BRT i rudowce o ładowności do 96 tys. BRT. Nie buduje się natomiast specjalnych szerszych, ale płyciej zanurzonych statków dostosowanych do Bałtyku. Takimi są np. jeziorowce (na wielkich jeziorach amerykańskich – ale są to statki długie i wąskie, ze względu na rozmiary śluz).

Zespół portowy Szczecin–Świnoujście położony jest zupełnie inaczej. Szczecin znajduje się w ujściu Odry i podobnie jak Gdańsk był tradycyjnym portem morsko-rzecznym. Aktualnie jest mocno zamulony i z tego powodu do Szczecina mogą wchodzić, praktycznie bez większego ryzyka, statki tylko do 45 tys. BRT. Aktualnie przyjmuje się tylko 35-tysięczniki. Woda w Szczecinie w ciągu zimy zamarza, bo leży faktycznie nad Odrą, a nie nad otwartym morzem. Lodołamacze i holowniki każdej zimy muszą zużyć dużo energii, żeby udrożnić zarówno port jak i kanał żeglugowy Szczecin-Świnoujście.

Ten drugi z wymienionych składa się z dwóch części portowych: właściwego Świnoujścia i Odra-Portu, leżących naprzeciw siebie u ujścia Świny do Bałtyku. Świnoujście było długo pewnego rodzaju awanportem Szczecina. Był nawet okres, kiedy rozładowywano w Świnoujściu część ładunków, żeby lżejszy już statek mógł płynąć z resztą do Szczecina. Obecnie jest to nieopłacalne. Szczecin jest połączony drogą wodną – kanałem Odra-Havela z Berlinem, ale realnie ładunki do i z Berlina płyną nie przez Szczecin, tylko przez Rostock, Kilonię i w małym stopniu przez Greinswald.

Mimo że Zespół Szczecin-Świnoujście jest położony o 680 km bliżej zachodu niż Gdynia – Gdańsk, możliwości rozwojowe są tu znacznie skromniejsze. Wzdłuż południowego wybrzeża Bałtyku z prędkością około 2,5 do 3 węzłów płynie stały prąd morski z zachodu na wschód. Ten prąd, niestety skutecznie, zasypuje piaskiem i mułem tor wodny łączący Świnoujście z otwartym morzem. Zatoka Pomorska, nad którą leży Świ-

noujście, jest niestety płytka: 2-6 metrów. Utrzymanie prawie 70 km toru wodnego na morzu oraz 65 km toru ze Szczecina do Świnoujścia pochłania wielkie sumy. Trzeba przy tym pamiętać, że jeżeli chce się utrzymać tor głęboki na 16 metrów, a tyle wymagają przepisy i warunki nawigacyjne, to przy torze Świnoujście – otwarte morze musi pracować przez cały rok sześć wielkich pogłębiarek. Przy tym, przy większych mrozach płytka Zatoka Pomorska zamarza.

Potencjał portowy – przeładunkowy obu portów łącznie oceniany jest na 30 mln ton, podczas gdy Gdyni na circa 20 mln ton, Portu Północnego 45 mln ton, a portu wewnętrznego w Gdańsku około 14 mln ton. Wszystkie liczby dotyczą możliwości przeładunkowych w skali roku

Polskie porty środkowego wybrzeża to Kołobrzeg, Łeba, Ustka, Darłowo. Są jeszcze inne, ale stanowią raczej bazy dla żeglugi rybackiej.

Kiedyś w latach 70. XX wieku przeładunki w Kołobrzegu sięgały 1,5 mln ton rocznie, a Ustki 800 tys. ton rocznie. Nadmienić trzeba, że Ustka posiada stocznię, która wykonuje kutry rybackie i bardzo zaawansowane technologicznie łodzie ratunkowe.

5.9. Terminale i spedycja w portach polskich

W porcie gdańskim w praktyce operuje jedna wielka firma: Port Gdański Eksploatacja Sp. z o.o. PGE. Do niej należy też znacząca część nabrzeży. Ponadto występują jeszcze małe spółki wąsko wyspecjalizowane, jak Przedsiębiorstwo Przeładunkowo-Usługowe „Siarko-Port", specjalizujące się, jak nazwa wskazuje, w przeładunkach siarki. Następnie działa jeszcze „Chemiczna" Sp. z o.o., również specjalizująca się w przeładunkach zgodnie z nazewnictwem.

Odrębne firmy przeładunkowe prowadzą działalność przeładunkową w Porcie Północnym. Są to: Przedsiębiorstwo Przeładunkowo-Składowe „Port-Północny", które przeładowuje paliwa płynne i węgiel. Ponadto przedsiębiorstwo LPG przeładowuje skroplony gaz płynny.

W Gdyni terminali przeładunkowych jest znacznie więcej. Wymienimy tylko niektóre:

– BCT – przeładunek kontenerów i samochodów osobowych,
– BTZ – Bałtycki Terminal Zbożowy,
– MTMG – Morski Terminal Masowy Gdynia – dokonujący przeładunku towarów sypkich, nawozów płynnych itd.

W zespole portów Szczecin-Świnoujście działają natomiast terminale wielu firm, takich jak:
– Bulk Cargo – przeładunek wszystkich rodzajów ładunków bez kontenerów,
– Drobnica Port – przeładunki drobnicy oraz kontenerów,
– Przedsiębiorstwo Usług Portowych „Elewator",
– Terminal Promowy Świnoujście – obsługa promów samochodowych i kolejowych.

Wyposażenie terminalu kontenerowego musi być bardzo zaawansowane. Terminal musi być przystosowany do kontenerów 20', 30', 40', 45' co zmusza do wyposażenia w bardzo różne urządzenia typu suwnice dźwigi i chwytaki.

Terminal najczęściej jest uniwersalnym: morsko-kolejowo-samochodowym, czasem też rzeczno-morskim. Dość trudnym technicznie zadaniem jest formowanie i rozformowywanie ciągów kontenerowych, którymi mogą być kolumny samochodowe, pociągi, czy też posiadanie magazynu konsolidacyjnego CFS.

W terminalach morskich występuje kilka zestawów do obsługi. STS – TT –RTG -T/W – nabrzeżowa suwnica kontenerowa (STS) wyładowuje kontenery na naczepy holowane przez ciągniki terminalowe (TT), Te ciągniki wożą kontenery na pola składowe._Tu z kolei swoje prace wykonuje suwnica placowa (RTG). Zdejmowane są wtedy kontenery z naczepy i ustawiane w bloki składowe (do 7 a nawet do 9 warstw). Według przelicznika i normatywów technicznych z jedną STS musi kooperować 3 RTG i GTT. Tego typu organizacje w nieco mniejszej skali stosuje firma BTC w porcie Gdynia.

W jednym z wielkich portów europejskich, w Rotterdamie zastosowano całkowicie zautomatyzowany terminal, gdzie tylko za pulpitem STS siedzi człowiek. Kontenery wożone są na place składowe przez wozy automatyczne AGV. Te przekazują je automatycznym suwnicom placowym ASC. Suwnice piętrzą kontenery według systemu oraz ładują na samochody i barki śródlądowe wg wskazań systemu komputerowego TSS.

Do portów zawijają różnej wielkości statki, na przykład do gdyńskiego terminalu kontenerowego wchodzą kontenerowce, samochodowce i statki ro-ro. Jeżeli chodzi o gdyński BTC to odwóz i przywóz kontenerów drogami lądowymi dokonuje się głównie transportem samochodowym. Mimo że w planach zakładano, że kolej będzie obsługiwała terminal w co najmniej około 35% masy, jej udział nigdy nie przekroczył 20%. Aktualnie kolej obsługuje terminal tylko w około 10%.

Inne wyposażenie posiadają terminale do obsługi drobnicy konwencjonalnej. Sprzęt przeładunkowy musi tu być znacznie bardziej zróżnicowany, bowiem ładunki są przyjmowane i wywożone w bardzo różnych kształtach i gabarytach.

Terminal musi posiadać kilka dźwigów nabrzeżnych o różnym unosie i zasięgu. Tu trzeba zauważyć, że spotyka się też ładunki wyjątkowo ciężkie. Wtedy podstawia się dźwigi samojezdne: kołowe lub kolejowe o unosie do ok. 100 ton lub też pływające. Tu unos może wynosić nawet ok. 1000 ton. Dźwigi muszą być zaopatrzone w różne specjalistyczne haki i uchwyty.

Szczególnymi terminalami są też przeznaczone do obsługi statków ro-ro. Tu wyładunek i załadunek stosuje się przez furty boczne i bramy na dziobie i rufie.

Ładunki albo wyjeżdżają same (samochody itp.) lub też są przenoszone na odpowiednie trailiny lub kasety. Tą drogą trafiają ładunki do magazynów lub bezpośrednio na samochody lub kolej. Rzecz jasna, że do obsługi statków typu ro-ro terminal musi posiadać suwnice lub dźwigi i układarki szczękowe.

W obsłudze terminali ro-ro też dominuje, jako odwożący i dowożący, transport samochodowy.

Terminale ro-ro różnią się tym od przystani promowych, że nie posiadają hal obsługi pasażerów, jak też w terminalach promowych nie wykonuje się dodatkowych manipulacji towarem.

Terminal masowy jest to platforma przeładunkowa zupełnie innego systemu. Powinno to być długie nabrzeże, gdzie stojące burtą do kei statki są rozładowywane dźwigami chwytakowymi lub czerpakowymi. Muszą być także spychacze, przenośniki taśmowe, pneumatyczne, układarki oraz do ładunków płynnych mobilne pompy i zespoły rurociągów do przeładunku paliw.

Teoretycznie terminale masowe mogą też obsługiwać przeładunek drobnicy niekontenerowej.

5.10. Opłaty frachty i taryfy

Statki zawijające do portów ponoszą określone opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej. Regulamin opłat jest i musi być ogólnie dostępny. Taryfa zawiera opłaty tonażowe i przystaniowe, a także opłaty pasażerskie.

Taryfy są ponoszone za tonaż brutto statku. Występują natomiast różnice w opłatach dla poszczególnych typów statków.

Porty stosują również określone ulgi dla statków zawijających cyklicznie do konkretnego portu. Kolejnym składnikiem opłaty, którą musi uiścić armator jest opłata przystaniowa.

W tabeli 5.1. zamieszczamy tabele opłat przystaniowych w porcie gdyńskim. Opłaty pobierają też terminale. Są to typowe opłaty operatorskie. Niektórzy stali klienci terminali otrzymują wysokie rabaty.

Tabela 5.1. Opłaty przystaniowe w porcie gdyńskim

Typ i wielkość statku	Czas użytkowania infrastruktury portowej	Wysokość opłaty (EUR/GT)
Promy, statki ro-ro, samochodowe, pasażerskie	Za czas zajmowania nabrzeża, uzasadniony potrzebami eksploatacyjnymi lub handlowymi oraz za pierwsze 4 godziny po tym czasie	0,04
Pozostałe statki	Za czas zajmowania nabrzeża, uzasadniony potrzebami eksploatacyjnymi lub handlowymi oraz za pierwsze 4 godziny po tym czasie	0,11
Każdy statek	Za każde rozpoczęte 4 godziny po upływie 4 godzin od całkowitego zakończenia czynności eksploatacyjnych lub handlowych	0,01

Źródło: Praca zbiorowa pod red. D. Marciniak-Neider, J. Neider, Podręcznik spedytora, PINFFA, Gdynia 2006, s. 294

6. Transport drogowy

6.1. Zasadnicze regulacje prawne transportu drogowego

Do podstawowych dokumentów warunkujących międzynarodowy ruch transportu towarów drogami kołowymi zaliczane są:
- konwencja dot. międzynarodowego przewozu towarów (CMR) z roku 1956,
- konwencja celna na temat międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów (TIR) z 1975 roku (często zwana skrótowo konwencją TIR),
- konwencja o wspólnych procedurach tranzytowych (WPT) z 1987 roku,
- europejska umowa dot. całokształtu problemów pracy personelu wykonującego przewozy drogowe (AETR) z 1970 roku,
- europejska umowa na temat międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR) z 1957 roku,
- umowa o międzynarodowych przewozach szybko psujących się towarów żywnościowych (ATP) z 1970 roku,
- Ustawa o transporcie drogowym z 2001 roku.

Konwekcja CMR ma zastosowanie przy wykonywaniu komercyjnych przewozów drogowych z zastrzeżeniem, że nadanie i miejsce odbioru towarów znajduje się w dwóch różnych krajach, z których co najmniej jeden jest państwem – stroną konwencji CMR. Nie stosuje się tej konwencji, kiedy obowiązuje umowa spedycyjna, czyli nie jest dokonywany przewóz, tylko ustalana jest jego organizacja. Ponieważ w praktyce często trudno jest wyraźnie rozróżnić jeden typ usługi od drugiej, dlatego o tym, czy będzie stosowana umowa CMR strony decydują w umowie.

List przewozowy CMR musi zawierać podstawowe dane:
- miejsce i datę jego wystawienia,
- nazwę i adres nadawcy,
- nazwę i adres przewoźnika,
- datę i miejsce przyjęcia towaru do przewozu, a także przewidywane miejsce jego wydania,
- nazwę i adres odbiorcy,
- określenie rodzaju towaru oraz sposób opakowania, natomiast dla towarów niebezpiecznych – ogólne określenie tego towaru (często międzynarodowym symbolem),
- liczbę sztuk, numery oraz cechy,
- wagę brutto lub ilość towaru w innych jednostkach,
- koszty związane z przewozem,
- instrukcje niezbędne do załatwienia wszelkich formalności,
- oświadczenie, że przewóz podlega przepisom CMR.

List może także zawierać zapisy fakultatywne. Mogą nimi być:
- zakaz przeładunku,
- kwota zaliczki pobierana przy wydawaniu towaru
- deklarowana wartość towaru
- instrukcje dla przewoźnika, również dotyczące ubezpieczenia przesyłki,
- umowny termin, w jakim ma być wykonany przewóz,
- spis dokumentów wręczony przewoźnikowi.

Wzorcowy list przewozowy zawiera aneks nr 5.

Przewoźnik zaznaczony, jako pierwszy odpowiada prawnie za wszelkie pomyłki każdego innego podmiotu lub osoby, z których usług korzysta się w wykonywaniu przewozu.

Są jednak sytuacje, w których przewoźnik może być zwolniony od odpowiedzialności. Są to sytuacje, gdy:
- nadawca zamówi nieodpowiedni środek transportu,
- towar jest błędnie opakowany,
- nadawca lub odbiorca uszkadza ładunek w czasie czynności załadunkowych lub wyładunkowych,
- przesyłka jest wadliwie oznaczona,
- są również pewne warunki odpowiedzialności przy przewozie żywych zwierząt, ale wtedy przewoźnik musi się ściśle stosować do instrukcji.

6.2. Karnet TIR i jego praktyczne zastosowanie

Konwencja TIR ma umożliwić transport ładunków w pojeździe posiadającym celny certyfikat. Pojazd po załadowaniu zamykany jest plombą celną w urzędzie celnym miejsca załadowania i towar bez pośrednich kontroli celnych przewożony jest do urzędu celnego odbiorcy.

Tu należy się uwaga. W krajach Unii Europejskiej i EOG nie stosuje się w przewozach zewnętrznych konwencji TIR z wagi na fakt, że obszar celny UE jest jednolity. Konwencję stosuje się natomiast przy przewozie towarów między Unią Europejską a państwem trzecim.

Karnet TIR jest dokumentem najwyższego uprzywilejowania w międzynarodowym transporcie drogowym. Tego typu karnet jest równocześnie dokumentem celnym gwarantującym zabezpieczenie należności celnych kraju, przez który dokonywany jest przewóz. Karnet TIR drukowany jest w języku francuskim, okładka natomiast może być również drukowana w języku angielskim. Karnet posiada specjalne kolory, np. karta numer 1 w kolorze białym, karta numer 2 w kolorze zielonym. W przypadku, jeżeli urząd celny stwierdzi nieprawidłowości, może zatrzymać karnet, wydając kierowcy samochodu pokwitowanie. W celu przewozu towarów w systemie TIR stosuje się trzy rodzaje karnetów TIR:

- czterowoletowy – przy przejeździe przez jedną granicę,
- czternastowoletowy – przy przejeździe przez maksymalnie 6 granic,
- dwudziestowoletowy – umożliwia przejazd przez 9 granic. Stosuje się go generalnie w przewozach do krajów azjatyckich lub na Bliski Wschód.

Zasada korzystania z karnetu jest taka, że karnet bezwzględnie może być wykorzystany tylko do jednego konkretnego przewozu, bez względu czy chodzi o eksport czy import. Karnet jest zawsze wypełniony w kraju wyjazdowym i musi być w ciągu 7 dni zwrócony podmiotowi, który go wydał. W Polsce jest to Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych (ZMPD). Podmiot przystępujący do systemu TIR musi złożyć w ZMPD gwarancję finansową w wysokości minimum 8 000 USD oraz złożyć dokumenty stwierdzające posiadany majątek o wartości minimum 60 000 EUR[20].

---

[20] Szerzej J. Burnewicz, *Sektor samochodowy Unii Europejskiej*, Warszawa 2005, s. 46-62.

Są też towary wyłączone, których nie wolno przewozić w ramach karnetu TIR. Są to:
– alkohol, z wyjątkiem piwa i wina,
– tytoń i wyroby pochodne, poza tytoniem surowym.

Wewnątrz UE zabroniony jest przewóz pod osłoną karnetu TIR następujących towarów:
– mięso wołowe mrożone,
– mleko i śmietana w koncentracie, również z dodatkiem cukru,
– masło, tłuszcze oraz oleje pochodzenia zwierzęcego,
– cukier.

Towary mogą być przewożone tylko w pojazdach, które spełniają wymogi celne. Pojazd taki posiada certyfikat celny ważny przez 2 lata. Certyfikat taki musi zawsze bezwzględnie znajdować się w pojeździe. Pojazd musi być przystosowany konstrukcyjnie do założenia celnych plomb.

6.3. Wspólne procedury tranzytowe w transporcie drogowym

W krajach Unii Europejskiej stosowane są dualistyczne systemy tranzytowe. Pierwszy to procedura TIR, drugi Wspólna Procedura Tranzytowa (WPT). Ta druga procedura stosowana jest generalnie w krajach, które nie są członkami UE, natomiast posiadają członkowstwo we Wspólnym Obszarze Gospodarczym. Dotyczy to Szwajcarii, Norwegii i Islandii. Procedury WPT są stosowane w ściśle określonych przypadkach i wtedy na dokumencie SAD musi zostać przedstawiona dokładna charakterystyka towaru. Urząd celny ma prawo zażądać też złożenia sumy gwarancyjnej na pokrycie ewentualnych należności. Jeżeli urząd miejsca przeznaczenia nie stwierdzi nieścisłości, wtedy procedura zostaje zakończona, a gwarancja zostaje odebrana.

System NCTS jest z kolei elektroniczną procedurą, która przyspiesza i upraszcza funkcjonowanie tranzytu.

6.4. Wymogi dotyczące pojazdów samochodowych

System AETR ma z kolei na celu znaczące zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Reguluje on warunki pracy i zatrudnienia kierowców. Przepisy AETR muszą być stosowane w każdym kraju, który ratyfikował umowę. Nie ma znaczenia natomiast, czy jest to przewóz krajowy czy międzynarodowy oraz osób czy towarów.

Wyłączenia systemu AETR:

- przy przewozie towarów pojazdem o dopuszczalnej masie całkowitej nie przekraczającej 3,5 t,
- pojazdów przystosowanych do przewozu nie więcej jak 9 osób łącznie z kierowcą,
- do przewozu pojazdami specjalistycznymi, czyli ratowniczymi, oraz pomocy technicznej lub pojazdów, których prędkość konstrukcyjna nie przekracza 30 km/h,
- do pojazdów policji i sił zbrojnych kraju macierzystego oraz tych samych służb kraju sojuszniczego (NATO) i Eurokorpusu UE.

AERT dopuszcza zatrudnienie kierowców, którzy nie ukończyli 21 roku życia do prowadzenia pojazdów o masie nie przekraczającej 7,5 t. Wyłączeniem może być objęty kierowca, który ukończył 18 lat i posiada specjalne świadectwo kwalifikacji zawodowych.

AETR określa również czas maksymalny prowadzenia pojazdu:

- W ciągu dnia – 9 godzin (może być 10 godzin 2 razy w tygodniu)
- Maksymalny czas jazdy bez przerwy – 4,5 godziny, po którym musi nastąpić 45 minut przerwy albo substytucyjnie 3 przerwy 15-minutowe przed upływem 4,5 godzin jazdy. Nieprzerwany odpoczynek wynosi 11 godzin, może być natomiast zmniejszony do 9 godzin 3 razy w tygodniu.
- Maksymalny dwutygodniowy czas jazdy nie może przekroczyć 90 godzin.

Gdy załoga składa się z dwóch kierowców, w każdym trzydziestogodzinnym okresie każdy kierowca musi odpoczywać nieprzerwanie 8 godzin dziennie.

W każdym samochodzie objętym konwencją TIR i WPT obowiązkowo zamontowany jest tachograf. Jest to przyrząd, który rejestruje czas pracy, czas odpoczynku, prędkość pojazdu, przebytą odległość. Wyjęcie

tarczy tachografu jest natychmiast automatycznie rejestrowane. Czasem porównuje się samochodowy tachograf z czarną skrzynką w samolocie, aczkolwiek ta ostatnia zapisuje znacznie więcej czynności i funkcji. Tachograf może być, i często w praktyce jest, twardym dowodem prawa materialnego przy ewentualnych sporach w aspekcie wypadku, przedłużenia czasu jazdy itd.

Polska ustawa dot. czasu pracy kierowców z roku 2004 w zapisach odnośnie do czasu pracy, odpoczynku ma dosłowne brzmienie, jak odnośne zapisy konwencji AETR.

Umowa ATP dotyczy przewozów szybko psującej się żywności, ale dotyczy ona zarówno przewozów zarobkowych, jak i przewozów własnych. Trzeba zaznaczyć, że przedmiotową umowę stosuje się również do przewozów kolejowych i morskich na odległość mniejszą niż 150 km, ale tylko pod warunkiem, że towary zostały dostarczone do dalszego przewozu transportem drogowym i nie nastąpił ich przeładunek. Postanowień umowy nie stosuje się natomiast do przewozów kontenerowych pod warunkiem, że przewozy te poprzedza albo następuje też po nich morski przewóz na odległość powyżej 150 km.

Wyróżnia się 4 grupy pojazdów samochodowych używanych do przewozów w systemie ATP:
- izolowane cieplnie,
- chłodzone za pomocą lodu naturalnego lub suchego,
- chłodzone za pomocą agregatu pozwalającego na obniżenie temperatury wewnątrz nawet do kilkudziesięciu stopni poniżej 0,
- ogrzewane przez urządzenie, które pozwala utrzymać podwyższoną temperaturę przez 12 godzin.

Pojazdy muszą posiadać świadectwa zgodności z normami ATP.

Wtedy, kiedy stosuje się celną odprawę warunkową, chodzi o towar, który powinien w całości powrócić do kraju, skąd nastąpił wywóz. To może dotyczyć np. wypraw naukowych, gdzie co najmniej część sprzętu wraca do kraju wywozowego, może również dotyczyć dekoracji teatralnych. Przy tego typu sytuacjach stosuje się karnet ATA. Dokument ATA wydają podmioty, które są agendami Międzynarodowej Izby Handlowej z siedzibą w Paryżu. W Polsce dokument wydaje Krajowa Izba Gospodarcza (KIG), która żąda złożenia kaucji finansowych (najczęściej jest to gwarancja bankowa, akredytywa lub polisa ubezpieczeniowa). Zewnętrz-

nie karnet ATA jest bardzo podobny do karnetu TIR. Okładka jest zielona, a wewnątrz znajdują się wolety w kolorze żółtym, białym i niebieskim.

Należy dodać, że podobnie jak w wypadku karnetów TIR, obszar UE traktuje się jako jeden obszar celny.

Kolejnym karnetem jest CDP zwany też karnetem de Passage. Ten karnet, który w Polsce wystawiany jest przez Polski Związek Motorowy (PZM), dotyczy samego pojazdu. Jest to po prostu gwarancja, że pojazd wjeżdżający na terytorium kraju, gdzie wymagany jest karnet CDP, pozostanie w nim tylko maksymalnie do 21 miesięcy. Karnet umożliwia wjazd, ale nie stanowi, uwaga, prawa wjazdu i nie zastępuje wymaganych zezwoleń. Zasada karnetu dotyczy wszystkich pojazdów, zarówno osobowych jak i towarowych. Na każdej stronie karnetu są po prostu 2 bilety. Jeden na wjazd, drugi na wyjazd.

Karnet ten jest wymagany w większości krajów Afryki i Azji.

Ustawa o transporcie drogowym określa wszelkie zasady podejmowania i wykonania zarówno wewnętrznego jak i międzynarodowego transportu drogowego. Dotyczy to zarówno osób jak i towarów, transportu zarobkowego i na rachunek własny. Ustawa określa także zasady funkcjonowania Inspekcji Transportu Drogowego. Po nowelizacji określa również zasady dostępu do zawodu spedytora. Natomiast wyłączeniem są pojazdy o masie nie przekraczającej 3,5 t.

Podjęcie wykonywania transportu drogowego jako czynności zarobkowej wymaga licencji, którą udziela Ministerstwo Infrastruktury na okres od 2 nawet do 50 lat, w zależności od treści wniosku. Uzyskanie licencji jest oczywiście płatne i opłata uzależniona jest od długości trwania licencji. Podstawą udzielenia licencji jest spełnienie kilku warunków:

a) Osoba fizyczna, która chce otrzymać licencję, nie może być skazana prawomocnym wyrokiem za przestępstwa umyślne: karno-skarbowe, przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, mieniu, obrotowi gospodarczemu, wiarygodności dokumentów, warunkom pracy i płacy.
b) Co najmniej jedna z osób zarządzających podmiotem lub transportem w podmiocie musi legitymować się certyfikatem kompetencji zawodowych (CPC).
c) Posiada środki finansowe zapewniające podjęcie i prowadzenie działalności w zakresie transportu drogowego. Przelicznik stosuje się następujący:

- na pierwszy pojazd samochodowy 9 000 EUR,
- na każdy następny 5 000 EUR.

d) Przedsiębiorca osobiście wykonujący przewozy i zatrudnieni przez niego kierowcy, a także osoby wykonujące osobiście przewozy na jego korzyść, muszą spełniać wymagania określone w przepisach ustawy o transporcie drogowym i ustawy prawo o ruchu drogowym, muszą spełniać wymagania w stosunku do kierowców, a także nie byli skazani prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwa umyślne przeciwko bezpieczeństwu komunikacji, mieniu, wiarygodności dokumentów, ochronie środowiska.

e) Przedsiębiorca ma tytuł prawny do dysponowania pojazdami samochodowymi.

Minister, po stwierdzeniu, że wnioskodawca spełnia wszystkie powyższe warunki, udziela mu licencji na transport międzynarodowy. Ta licencja upoważnia również do wykonywania przewozów w krajowym transporcie drogowym. Tu podmioty gospodarcze, które chcą wykonywać tylko krajowy transport, po spełnieniu tych samych warunków występują o wydanie stosownej licencji do właściwego terytorialnie starosty[21].

Od 1 lipca 2006 spedytorzy, żeby wykonywać czynności spedycyjne muszą uzyskać licencję krajową, której uzyskanie uzależnione jest od spełnienia warunków:

- posiadanie dobrej reputacji,
- posiadanie certyfikatu kompetencji zawodowych,
- posiadanie zabezpieczenia w wysokości 50 000 EUR.

Licencje mogą być oczywiście cofnięte w przypadkach, kiedy:

- Sąd wydał prawomocne orzeczenie, które zakazuje przedsiębiorcy wykonywania działalności objętej licencją.
- Przedsiębiorca nie podjął działalności objętej licencją w ciągu 6 miesięcy od daty jej wydania.
- Przedsiębiorca nie spełnia wymagań, które uprawniają do dalszych działalności w zakresie transportu drogowego.
- Przedsiębiorca rażąco narusza przepisy dot. czasu pracy kierowców lub ich kwalifikacji.

---

[21] Por. *Podręcznik…, op. cit*., s. 312-319.

Kontrole przestrzegania przepisów z zakresu transportu drogowego, zarówno w ujęciu międzynarodowym jak i krajowym przeprowadza: Inspekcja Transportu Drogowego (ITD). Do jej zadań zależy:
– kontrola dokumentacji,
– kontrole techniczne.

Bardzo często ITD dysponuje wagami, na których waży się pojazdy razem z ładunkiem, gdyż przestępstwo przeciążenia pojazdu jest w praktyce najczęstsze. ITD ma dosyć daleko idące uprawnienia, szczególnie posiada wysoki limit kar pieniężnych.

Członkowie UE wykonują transport towarów wewnątrz obszarów bez zezwoleń. Kraje Europejskiego Obszaru Gospodarczego, czyli wymienione już Norwegia, Islandia, Szwajcaria oraz Lichtenstein, traktowane są pod tym względem na równi z krajami UE. Jedynym dokumentem uprawniającym do wykonywania wolnych od zezwoleń przewozów jest wypis z licencji wspólnotowej.

Natomiast transport poza obszar UE odbywa się na podstawie zezwoleń. Zazwyczaj dwa kraje podpisują umowę kontyngentującą wzajemną ilość zezwoleń na rok następny. Takie zezwolenia na przykład obowiązują między Polską i Rosją, Polską i Ukrainą itd.

Zezwolenia jednorazowe dzieli się na: ogólne, loco, tranzyt i na kraje trzecie. Jeżeli jest to zezwolenie ogólne, to wtedy obejmuje również loco i tranzyt.

Zezwolenia okresowe (najczęściej roczne) dzielą się na te, które przyznawane są na nieokreśloną liczbę wjazdów do konkretnego kraju oraz roczne EKMT, przyznawane na wjazd do wszystkich krajów z możliwością wykonywania przewozów kabotażowych w tych krajach. Zezwolenie systemu EKMT otrzymuje w zasadzie firma transportowa, która posiada minimum 3 licencje na pojazdy spełniające normy ekologiczne S.

Litera S oznacza po prostu, że pojazd spełnia określone surowe wymogi, bo certyfikat S jest równoznaczny z normą emisji spalin i hałasu Euro 3.

Pojazd samochodowy uczestniczący w ruchu drogowym na terenie naszego kraju musi spełniać warunki techniczne określone w rozporządzeniu ministra infrastruktury z 31 grudnia 2002 roku. W tym rozporządzeniu zawartych jest szereg parametrów technicznych, np.:
– masa całkowita pojazdu dwuosiowego może wynosić 16 t, czteroosiowego 32 t, pięcioosiowego 40 t, a sześcioosiowego pojazdu członowego (jest to najczęściej ciągnik siodłowy z naczepą) 44 t,

– nacisk na oś nienapędową nie może przekroczyć 10 t, a napędową 11,5 t,
– pojazd pojedynczy może mieć długość 12 m, członowy 16,5 m, natomiast zespół – 18,75 m. Szerokość wymienionych zestawów – 2,55 m. Natomiast furgon termiczny lub chłodnia – 2.6 m,
– wysokość wszystkich pojazdów nie może przekroczyć 4 m.

Rozróżnić musimy pojazdy uniwersalne oraz specjalistyczne. Uniwersalne to takie pojazdy, które przewożą towary w zamkniętych lub otwartych skrzyniach ładunkowych, a parametry techniczne ww. ramach. Z kolei specjalistyczne, to np. cysterny, kontenerowce i specjalne platformy. Rysunek 6.1. przedstawia samochód ze specjalistyczną platformą do przewozu drzewa.

Można też w pojedynczych przypadkach wykonywać przewozy ładunków pojazdami, których masa i wymiary łącznie z ładunkiem przekraczają dopuszczalne parametry. Jednakże trzeba uzyskać zezwolenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.



Rys. 6.1. Samochód MAN ze specjalistyczną platformą do przewozu drzewa – MAN TGX, silnik D38, platforma MAN HydroDrive®

Oczywiście, rozporządzenie określa również maksymalne ponadgabarytowe rozmiary ładunków, możliwości i długości dłużyc oraz oznaczenia ładunków.

Rozróżniamy przesyłki całopojazdowe i zbiorowe. Definicyjnie jest to bardzo łatwe do rozróżnienia, bo oczywiście jedna przesyłka wypełniająca cały samochód jest przesyłką całopojazdową. Przesyłki zbiorowe są organizowane w oparciu o magazyny spedycyjne lub też odpierane bezpośrednio od nadawców. W magazynach przesyłki są kompletowane wg kierunków tak, by załadować cały samochód lub kontener, po czym spedytor organizuje dowóz przesyłek do odbiorców.

Proces spedycyjny jest bardzo istotnym elementem transportu samochodowego. Chronologicznie najczęściej wygląda to tak, że nadawca lub zleceniodawca zleca spedytorowi wykonanie wszystkich czynności, w wyniku których towar zostanie dostarczony do wskazanego odbiorcy. Spedytor musi dysponować informacjami, które zawiera się zwykle w zleceniu spedycyjnym.

Spedytor z reguły wynajmuje przewoźnika, któremu zleca wykonanie przewozu w oparciu o własne zlecenia[22].

Przewoźnikowi spedytor daje zlecenie, które powinno zawierać dane:
- rodzaj i wielkość zamawianego samochodu,
- miejsce i termin podstawienia samochodu do załadunku,
- nazwa towaru,
- ilość, ciężar opakowania,
- właściwości towaru,
- adres odbiorcy,
- przejście graniczne, agencja celna (jeżeli jest konieczność),
- wysokość frachtu i sposób jego rozliczenia,
- szczególne warunki realizacji (jeżeli są).

Przewoźnik ponosi całą odpowiedzialność zgodnie z konwencja CMR, ponadto musi posiadać ubezpieczenie OC.

---

[22] P. Sikorski, *Spedycja…*, *op. cit*., s. 122-125.

6.6. Koszty i kalkulacje stawek przewozowych

Generalnie wyróżniamy 3 grupy kosztów, które należy brać pod uwagę przy kalkulacjach stawek przewozowych:
– koszty działalności operacyjnej,
– koszty finansowe,
– pozostałe koszty operacyjne.

Podstawową grupą kosztów są koszty działalności operacyjnej, inaczej określane jako koszty rodzajowe.

W średnich firmach dysponujących około 20-40 pojazdami, do 40% kosztów stanowi paliwo, następne około 15% to wynagrodzenia, dalsze około 10% – koszty delegacji. Po odliczeniu amortyzacji, na którą zwykle przeznacza się 6-10%, pozostałe pozycje są już drobnymi cyframi. Występuje jeszcze jedna niewiadoma wynikająca z sytuacji, czy budynki, w których działają firmy, podobnie jak macierzyste place postojowe czy też bazy techniczne, stanowią własność firmy, czy też pomieszczenia te trzeba wynajmować. W tym drugim wypadku trzeba również odliczyć na czynsze i dzierżawę czasem nawet 10% w aspekcie kosztów rodzajowych. W aspekcie ustawy o rachunkowości firma transportowa jest podmiotem, który powinien przynosić znaczące zyski. Trzeba jednak zauważyć, że rynek przewoźnika jest nasycony i firmy walcząc o rynek obniżają stawki, co jest z kolei korzystne dla klienta.

Często natomiast firmy typowo spedycyjne są powiązane umowami lub porozumieniami gentlemańskimi z konkretnymi przewoźnikami, do których mają zaufanie i którym zlecają większość usług. Jest to dobra forma współpracy, bo wtedy zarówno jedna jak i druga strona ma kupiecką pewność, że jej kontrahent dobrze i właściwie wykonuje swoje zadanie. Polskie firmy transportowe coraz częściej pojawiają się również w Europie Zachodniej i skutecznie rywalizują z firmami zachodnimi. W chwili obecnej, tabor polskich firm jest już w pełni równorzędny pod względem technicznym z analogicznym taborem firm zachodnich. Z kolei polscy kierowcy zarabiają zwykle relatywnie mniej niż Niemcy, Francuzi itd., w związku z czym polska firma może nieco zyskać, stając się bardziej konkurencyjna, bo jest w stanie zaproponować niższe stawki przewozu.

Transport drogowy na dziś w skali nie tylko Polski, ale i Europy jest największym tonażowo i wartościowo przewoźnikiem. Skutecznie ode-

brał dużą część masy transportowanych towarów przede wszystkim kolei, w drugiej kolejności transportowi wodnemu śródlądowemu. Obecnie stan wygląda na ustabilizowany, procentowo udział transportu drogowego w przewozach europejskich to 77% masy przewożonych towarów (dane z 2009 roku). Jeżeli chodzi o szybkość przewozu to rywalizować tu może tylko transport lotniczy, ale jest on znacznie droższy, ponadto z lotnisk towar też najczęściej trzeba dowieźć, co znacznie wydłuża czas transportu i w sposób oczywisty podnosi koszty.

Pewnym problem są opłaty za autostrady i drogi. Tylko Niemcy i Belgia oferują swoje autostrady jako zupełnie bezpłatne. W innych państwach samochody za przejazd muszą wnosić opłaty, które mogą być np. opłatą roczną zryczałtowaną lub też jednorazową. To podraża koszty.

Powoli, ale stale rosną również ceny paliw, tu jednak konstruuje się coraz bardziej ekonomiczne silniki, które zużywają mniej paliwa. Wielkie samochody ciężarowe są coraz bardziej zautomatyzowane, coraz więcej w nich elektroniki. GPS jest w tej chwili używany w tirach na porządku dziennym, można powiedzieć, że paradoksalnie więcej jest GPS-ów w wielkich samochodach ciężarowych niż w samochodach osobowych. Samochody te są jednak coraz droższe, stąd też wielu przewoźników woli kupować samochody używane na rynkach wtórnych. Tu jednak często występują podobne oszustwa jak przy sprzedaży samochodów osobowych. Również w Polsce program budowy autostrad i dróg szybkiego ruchu jest mimo przeszkód, z dużą intensywnością kontynuowany, stąd otwierają się nowe możliwości przed transportem samochodowym. Problemem jednak są wysokie opłaty za korzystanie z polskich autostrad. Ceny za przeliczeniowy kilometr są wyższe niż np. we Francji, Italii i gdzie indziej.

6.7. Przepisy dotyczące pracy kierowców

Prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie spedycji i transportu wiąże się ze znajomością przepisów dotyczących zakresu stosunków między pracobiorcą a pracodawcą. Ustawa z zakresu stosunków pracy z 26 czerwca 1974 roku – Kodeks pracy (Dz.U. z 1998 r., Nr 21, poz. 94, Nr 106,

poz. 668, Nr 113, poz. 717) reguluje podstawowe zagadnienia związane z pracowniczym stosunkiem pracy i dotyczy: zasad prawa pracy, formy nawiązania stosunku pracy, rozwiązania stosunku pracy, wynagrodzenia za pracę, obowiązków pracownika i pracodawcy, odpowiedzialności materialnej pracowników, zasady ustalania czasu pracy itd.

Prawo pracy normuje przepisy w sposób ogólny, określając jedynie podstawowe unormowania.

Szczególnym elementem pracy w gałęzi transportowej są przepisy regulujące czas pracy kierowców. Uregulowanie przepisów związanych z czasem pracy kierowców wiąże się z charakterem pracy, jak też z zapewnieniem bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Aktem regulującym pracę kierowców jest ustawa z 16 kwietnia 2004 roku o czasie pracy kierowców (Dz.U. nr 92 poz. 879). Ustawa ta dotyczy kierowców zatrudnionych na podstawie kodeksu pracy. Przepisy określają szczegółowo zasady pracy, odpoczynku, przerw kierowców. Przepisy zostały opracowane na podstawie międzynarodowej umowy o pracy zespołów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe – AETR. Polska ustawa musi współgrać z umową, gdyż AETR obowiązuje wszystkie państwa Unii Europejskiej. W dniu 2 lutego 2006 roku, Parlament Europejski potwierdził zawarte w grudniu 2005 roku porozumienie między Radą UE a Parlamentem Europejskim. Przepisy przewidują, że kierowca może pracować dziennie nie dłużej niż 9 godzin, ale tak, aby tygodniowo nie było więcej niż 56 godzin, a w ciągu dwóch tygodni 90 godzin.

Kolejnym aktem prawnym, który reguluje zasady bezpiecznego korzystania z dróg jest ustawa z 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym. Ustawa normuje:

- zasady ruchu na drogach publicznych oraz w strefach zamieszkania,
- warunki i dopuszczenia do tego ruchu,
- wymagania w stosunku do osób kierujących pojazdami i innych uczestników ruchu oraz zasady kontroli ruchu drogowego.

Każdy kierowca musi znać Prawo o ruchu drogowym, ponieważ to prawo informuje o zasadach bezpiecznego poruszania się po drogach publicznych.

7. Transport kolejowy

7.1. Sieć kolejowa w Polsce i Europie

Transport kolejowy, albo inaczej koleje żelazne, powoli odzyskują pozycję jednego z głównych przewoźników towarowych. Doświadczenia wykazują, że szczególnie transport na dalsze odległości oraz przewóz towarów masowych stają się z powrotem domeną kolei. W szczególności wszędzie tam, gdzie autostrady stały się drogami płatnymi i wraz powolnym, ale systematycznym wzrostem cen paliw.

Podstawą jest oczywiście sieć kolejowa, czyli podstawowa część infrastruktury kolei. Zachodnia Europa posiada w zasadzie dobrze rozwiniętą sieć kolejową z tym jednak, że tylko część linii spełnia standardy szybkiego przewozu ciężkich ładunków.

W zasadzie w ostatnim okresie nie buduje się już linii kolejowych. Modernizuje się natomiast główne szlaki kolejowe, dostosowując je do dużych szybkości.

W technologii przewozów kolejowych funkcje europejskiego lidera pełni zdecydowanie Francja. Rozwiązania technologiczne stosowane w tym kraju należą do najnowocześniejszych na świecie.

Francja posiada także – obok ogólnych – wydzielone linie kolejowe sieci TGV/AGV. Obecnie kursują po tych liniach wyłącznie superszybkie (obecnie na najszybszych trasach już 430 km/h) pociągi pasażerskie. Ale jeździ już w tej chwili 28 składów towarowych ekspresów TGV/AGV, które mogą przewozić standardowe kontenery z analogiczną szybkością. Pierwsze składy superszybkich towarowych TGV/AGV kursują od atlantyckiego portu Hawr przez Paryż, na południe przez Lyon, Tuluzę do Marsylii. Jeżeli ten wielki eksperyment się powiedzie, a rozpoczął się w 2017,

to zapewne towarowe TGV/AGV będą też poruszać się po pozostałych wydzielonych torach tej kolei.

Również Niemcy prowadzą prace doświadczalne nad przewozem kontenerów z szybkością około 250 km/h, na razie między Hamburgiem i Bremą na południe do Stuttgartu i Monachium, oczywiście przez inne wielkie miasta. Zainteresowane są tego typu przewozem między innymi wielkie koncerny samochodowe BMW (Monachium) oraz Mercedes-Benz (Stuttgart).

Polska kolej nigdy nie należała do najbardziej rozwiniętych. Jeżeli spojrzy się na mapę polskich sieci kolejowych, to wyraźnie jest widoczny podział państwa na zabory, które trwały aż 153 lata.

Najgęściej rozwinięta jest sieć w byłym zaborze pruskim, czyli na Ziemiach Zachodnich, Północnych, w tym na szeroko rozumianym Śląsku. Słabiej rozwinięta jest sieć kolejowa w byłym zaborze austriackim, czyli w Galicji i na Śląsku Cieszyńskim. Natomiast zupełnie słabo w byłym zaborze rosyjskim, czyli we wschodniej Polsce. Tu jest część odpowiedzi na pytania o słynny, nie tylko historyczny i tradycyjny podział na Polskę A i Polskę B[23].

Polska posiada natomiast znakomite położenie tranzytowe między Europą Zachodnią a umownie zwanym terytorium postradzieckim.

Tu właśnie transport kolejowy powinien odgrywać znacznie większą rolę niż obecnie.

Przez nasze terytorium przebiega pięć tranzytowych linii kolejowych w układzie wschód-zachód. Przepustowość poszczególnych linii jest różna, stan techniczny generalnie rzecz biorąc, mało zadawalający, ale wykorzystanie, głównie wskutek niedocenienia transportu kolejowego, jest zdecydowanie niedowartościowane. Niemniej jednak cztery – to dwutorowe magistrale, których mądre wykorzystanie powinno być przemyślane i w konsekwencji, linie powinny być udrożnione.

Z kolei w układzie północ – południe, Polska dysponuje czterema magistralnymi liniami kolejowymi. Podobnie jak równoleżnikowe, te południkowo przebiegające linie również są niedoinwestowane technicznie.

---

[23] E. Januła, T. Truś, *Kolej – niechciane dziecko Śląska*, [w:] „Transport i Komunikacja", nr 3/2008.

Wymienione i inne linie mają przed sobą perspektywę w zakresie transportu, zarówno cargo jak i pasażerskiego. Muszą jednak zostać doinwestowane. Dotyczy to w pierwszym rzędzie torowisk, ale również wiaduktów, mostów, przepustów i innych bynajmniej nie peryferyjnych urządzeń kolejowych.

Generalnej przebudowy wymaga również sieć trakcyjna. Może nie tyle przewody i słupy, ale wszystkie bezwzględnie urządzenia typu stacje i podstacje transformatorowe. Chodzi po prostu o zmianę prądu ze stałego na zmienny, napięcia itd. Kiedyś jako Układ Warszawski podjęliśmy (ściślej rzecz ujmując, może akurat nie Polska), decyzję, że nasze koleje nie mogą korzystać z kompatybilnych z Zachodem sieci trakcyjnych.

Prąd stały używany w naszych liniach kolejowych to prąd drogi. Ponieważ występują znaczące spadki napięć, stąd konieczność podtrzymania napięcia, budowa dużej ilości stacji transformatorowych itd. Ale im wcześniej się to zrobi, tym lepiej dla całej naszej ekonomii, nie tylko transportu.

Problem sieci kolejowych w Europie to dziś dwie podstawowe kwestie:
- zróżnicowany system zasilania lokomotyw (jak wyżej),
- zróżnicowanie systemów sterowania ruchem na szlakach (systemy automatyki).

Stosowanie lokomotyw dwusystemowych podwyższa koszty, bo tego typu lokomotywy są o około 65% droższe od jednosystemowych. Natomiast wymiana lokomotyw na granicach pociąga stratę czasu i też wyższe koszty.

Rysunek 7.1. pokazuje lokomotywę uniwersalną z przeznaczeniem do ruchu pasażerskiego i towarowego.

Rysunek 7.2. przedstawia lokomotywę pospieszną EP 09, a rysunek 7.3. lokomotywę towarową ET 22.

Sterowanie ruchem pociągów wymaga zasadniczego ujednolicenia. Europejski System Sterowania Ruchem kolejowym ERTMS jest w tym celu budowany na kilku głównych korytarzach europejskiego ruchu kolejowego:
- Aachen – Hanover – Berlin – Poznań – Warszawa – Małaszewicze ® i tu odcinek polski miał być zrealizowany do 2014 roku,
- Drezno – Praga – Wiedeń – Bratysława – Budapeszt, do 2020 roku,
- Neapol – Rzym – przełęcz Brenner – Norymberga – Hanover – Hamburg – Kopenhaga – Stockholm, do 2020 roku,



Rys. 7.2. Lokomotywa pospieszna EP09-046 na linii kolejowej nr 8 w pobliżu stacji Niedźwiedź w woj. Małopolskim



Rys. 7.3. Lokomotywa Elektryczna ET22-1117 na stacji Siedlce

– Rotterdam – Kolonia – Bazylea – Turyn – Mediolan – Triest, do 2016 roku.

Zakłada się, że możliwości techniczno-eksploatacyjne szlaków po zamontowaniu jednolitego systemu sygnalizacji zwiększą przepustowość poszczególnych linii o około 35%.

7.2. Organizacja kolejowych przewozów towarowych w Polsce

W ciągu około 15 lat pojawiła się pewna ilość przewoźników cargo w naszym kraju. Generalnie usługi przewozowe wykonuje 27 do 28% zarejestrowanych i posiadających licencje przewoźników. Ale większość to przewoźnicy niszowi. Praktycznie wykrystalizowała się grupa czterech

wiodących przewoźników na polskim rynku kolejowym cargo. Są to: PKP Cargo SA, PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o., Grupa CTL Logistics SA oraz DB Schenker SA.

Wiodącym przewoźnikiem kolejowym na polskim rynku transportowym jest PKP Cargo, czyli wydzielona część taboru i lokomotyw z dawnego strukturalnego molocha PKP. Aktywizacja i marketing zlokalizowane są głównie w siedzibie spółki w Warszawie, natomiast w ramach grupy działalność prowadzi aktualnie 16 zakładów przewozów towarowych oraz 12 zakładów taboru. W chwili obecnej firma dąży do konsolidacji poprzez likwidację i łączenie zakładów przewozu i taborów w większe. Docelowo planuje się, że firma będzie mieć nie więcej niż 7-8 zakładów przewozowych oraz taką samą liczbę zakładów taboru.

PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa jest pewnego rodzaju monopolistą, a zarazem podmiotem zarządzającym przeszło 400-kilometrowej długości odcinkiem, szerokotorowej linii (1520 mm). Jest oczywiście fragment dłuższej linii szerokotorowej, która była jedną z trzech strategicznych linii szerokotorowych, które miały biec przez polskie terytorium z ZSRR do ówczesnego NRD.

LHS kończy swój bieg na stacji w oddalonym o 25 kilometrów od Katowic Sławkowie, gdzie zbudowano stację przeładunkową. Wąskim gardłem rozwijających się dość prężnie przewozów na LHS jest to, że stacja w Sławkowie ma bardzo słabe technicznie połączenia z liniami normalnotorowymi (1435 mm) przez Sosnowiec Południowy oraz Maczki-Jaworzno[24].

Rosnąca w siłę grupa CTL Logistic to przewoźnik kolejowy, który w ciągu kilkunastu lat zdążył dojść do wielkości prawie 30% przewozów wykonywanych przez prywatnych przewoźników. W chwili obecnej posiada 15 spółek przewozowych. Ma także 8 dużych terminali przeładunkowych na stacjach granicznych Polski ze Wschodem. Przewozy w tych przedsiębiorstwach odbywają się w składach całopociągowych w relacji bocznica-bocznica.

DB Schenker jest polskim odgałęzieniem niemieckich towarowych linii kolejowych. Ten podmiot wszedł na polski rynek przewozowy dopiero w 2001 roku, ale jest już dzisiaj bardzo znaczącym przewoźnikiem. Świad-

[24] E. Januła, T. Truś, *Linia transsyberyjska – mity i fakty*, [w:] „Transport i Komunikacja", nr 1/2009.

czy on usługi kompleksowe, bo obok taboru kolejowego posiada również znaczący park samochodowy, w tym oczywiście samochody do przewozu kontenerów, chłodnie itp.

W tym aspekcie Polskie Linie Kolejowe, które są formalnym właścicielem właśnie infrastruktury transportowej, stoją przed bardzo trudnym zadaniem. Bo to właśnie ten podmiot zapewnia rozkład jazdy ułożony pod zamówienie przewoźnika kolejowego i sprzedaje trasę pociągu na podstawie umowy o udostępnianie linii kolejowej w konkretnej relacji.

Prawo do korzystania z infrastruktury kolejowej ma tylko i wyłącznie przewoźnik dysponujący odpowiednią licencją, ale żeby ją uzyskać, musi się wykazać dysponowaniem odpowiednim taborem, wykwalifikowanym personelem itd. Dopiero wtedy przewoźnik może zawrzeć umowę z PLK.

7.3. Przepisy prawa w przewozach kolejowych

Generalnie musimy rozróżnić możliwość działalności przewozowej podmiotu wykonywaną w wyniku zawarcia umowy przewozowej z usługobiorcą. Wtedy regulacje zawarte są w przepisach kodeksu cywilnego oraz odrębnej ustawie – Prawo przewozowe.

Kodeks cywilny jest najważniejszym aktem normatywnym, natomiast jego zapisy nie doprecyzowują szczegółów przewozów. Stąd Prawo przewozowe, które jest ustawą precyzującą w szczegółach zagadnienia działalności przewozowej, zarówno w aspekcie pasażerskim jak innym, reguluje stosunki prawne zarówno w przewozach drogowych, kolejowych oraz także przewozy w zakresie żeglugi śródlądowej. Ustawa, o której mowa, w zasadzie dotyczy przewozów krajowych, ale jeżeli prawo międzynarodowe, w szczególności unijne, nie stanowi inaczej, reguluje również pewne aspekty w zakresie przewozów międzynarodowych.

W zakresie międzynarodowym kolejowe przewozy towarowe są regulowane dwoma aktami prawnymi:

– Konwencją COTIF z dnia 9 maja 1980 roku o międzynarodowym przewozie kolejami. Konwencja została znowelizowana 3 czerwca 1999

roku, natomiast załącznik B, który zawiera ujednolicone zasady w zakresie międzynarodowego przewozu kolejami, obowiązuje od 1 lipca 2006 roku.,
– Międzynarodową umową z dnia 1 listopada 1951 roku o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS). Umowie tej nadano tekst jednolity, obowiązujący od 1 lipca 2005 roku.

Na dziś konwencja COTIF obejmuje 42 państwa: europejskie, północnoamerykańskie i niektóre bliskowschodnie.

Natomiast umowa SMGS jest ratyfikowana przez 22 państwa. Obejmuje ona Polskę, Bułgarię, Węgry oraz państwa WNP, państwa bałtyckie i niektóre państwa Dalekiego Wschodu, w tym również Chiny.

Treści obu dokumentów są w zasadzie równoległe, tylko umowie SMGS brakuje uregulowań dotyczących państw Unii Europejskiej.

Komitet Międzynarodowych Przewozów Kolejami (CIT) wydał dokumenty instrukcyjne regulujące zapisy w listach przewozowych CIM i CIM/SMGS w zakresie normatywów wypełniania konkretnych listów przewozowych – w szczególności w zakresie przesyłek przeznaczonych dla dalszego przewozu według odmiennego systemu, międzynarodowego prawa przewozowego na kolei.

7.4. Zasady przeładunku i przewozów

Najbardziej newralgicznym problemem w naszym kraju jest granica wschodnia. Tu kończy się zasada obowiązywania Konwencji COTIF jak również zasad CIM. Tak samo następują problemy techniczne ze względu na koniec linii normalnotorowych (1520 mm). Tu musi nastąpić albo przeładunek na inne wagony, albo przestawienie skrzyń, czy platform wagonowych na wózki wagonowe o innej szerokości. To jest problem techniczny – oczywiście kosztowny – ale opanowany technologicznie od szeregu lat[25].

[25] E. Januła, T. Truś, *Wojna i komunikacja,* [w:] „Transport i Komunikacja", nr 3/2009.

Natomiast istnieje również bardzo istotna komplikacja prawna. Ze względu na konieczność zawarcia nowej umowy przewozu wraz z nowym dowodem nadania przesyłki.

Istnieje także bardziej dogodna alternatywa mianowicie: zgoda na dalsze funkcjonowanie listu przewozowego CIM/SMGS, który dokumentuje obie umowy przewozowe zawarte na podstawie regulacji prawnych w zakresie CIM i SMGS.

Wracając do kwestii technicznych, jak pisano już uprzednio, urządzenia do przeładunku z torów szerokich na tor normalny i odwrotnie posiada tylko kilka stacji – wspomniany już Sędziszów, a ponadto największa stacja przeładunkowa w naszym kraju, czyli Medyka–Żurawica. Natomiast stacja Sławków, na której kończy się przebieg szerokich torów, jest inwestycją niedokończoną i mimo że jest to wielka stacja (technologicznie w pełni sprawny jest tylko pirs rudy żelaza), która w następstwie jest transportowana przenośnikami taśmowymi do Huty Katowice – dziś Mittal. Inne towary są przeładowywane przy pomocy nielicznych suwnic, dźwigów samochodowych, wózków widłowych lub ręcznie. Daleko od pełnego automatyzmu. Stąd wielkość stacji – bo jest ona imponująca – absolutnie nie przekłada się na wykorzystanie jej możliwości przeładunkowych.

Pozostałe stacje przeładunkowe z toru szerokiego na normalny znajdują się już po wschodniej stronie. Są to: białoruskie Mościska, Świsłocz i Brześć oraz rosyjskie Geniusze (częściowo po stronie polskiej) i Nowaja pod Kaliningradem.

W zakresie przeładunku stosuje się różne urządzenia technologiczne, ale praktyka wykazuje, że najbardziej skuteczną technologią jest przenoszenie skrzyń ładunkowych lub platform kontenerowych na wózki o innym rozstawie osi. Trzeba dodać, że prawie wyłącznie tą technologię stosuje się na chińskim odcinku Linii Transsyberyjskiej, ponieważ Chiny też stosują inną niż Rosja i kraje WNP szerokości torów.

W kategoriach prawa, również technologia zmiany wózków kolejowych ułatwiona jest poprzez stosowanie listów przewozowych, uwzględniających zarówno przepisy CIM i umowę SMGS.

Właśnie na tym etapie, konieczne jest włączenie podmiotu spedycyjnego. Spedytor, który posiada cesję uprawnień nadawcy lub odbiorcy, która upoważnia go do działań w charakterze gestora przesyłki, posiada możliwość weryfikacji stanu przesyłki. Czyli po prostu sprawdzenia, w jakim

stanie dotarła do stacji granicznej. Spedytor może nadzorować przeładunek, przeprowadzić wszelkie niezbędne kontrole, może także wnieść reklamacje. Nie tylko na punkcie granicznym, ale w całokształcie transportu, spedytor sprawuje ogólną kontrolę nad przesyłką. Jeżeli chodzi o przesyłki o dużej wartości lub ekspresowe, to stosuje się też śledzenie przebiegu transportu przesyłek przy pomocy GPS-u.

Artykuł 774 Kodeksu cywilnego w kategorii umowy, określa przedmiot przewozu jako rzecz. Natomiast w kolejnych artykułach rzecz przewożona nosi już miano przesyłki. Oba te pojęcia stosowane są w krajowym prawie przewozowym. Niekiedy używa się też nazwy towar, mówiąc o przesyłce. Jest to również poprawna merytorycznie nazwa.

Ważny jest art. 35. ustęp 1. Prawa przewozowego, który dość dokładnie definiuje przesyłkę towarową – traktując ją jako ogół rzeczy przyjętych do transportu na podstawie listu przewozowego.

Przesyłka może składać się z kilku rzeczy lub nawet kilku asortymentów. Spis towarów w konkretnej przesyłce określa i definiuje list przewozowy.

Kolej dla celów praktycznych wyróżnia kilka rodzajów przesyłek:

– w zależności od liczby użytych wagonów oraz od masy:
  - wagonowe,
  - wielowagonowe lub całopociągowe,
– w zależności od szybkości przewozów:
  - zwyczajne,
  - z ustalonym terminem przewozu;
– ze względu na terytorium:
  - krajowe,
  - międzynarodowe.

Nadawca jest zobowiązany zamówić konkretny przewóz, składając odpowiednie dokumenty w celu zamówienia wagonów. Zwykle termin jest określony w regulaminie przewozów. Zamówienie, co jest ważne, sporządza się na odpowiednim druku, który ustala przewoźnik.

Kolejną fazą są czynności ekspedycyjne. Są one zależne od asortymentu, ale również od możliwości stacji załadunkowej oraz obudowy – czyli czy towar jest na przykład w kontenerach, znormalizowanych skrzyniach czy na paletach. Towar może być też luzem np.: węgiel, proszek itp. Przygotowanie techniczne przesyłki należy do nadawcy, bo on też odpowiada za wszelkie skutki i braki wynikające z nieodpowiedniego opakowania. Na

nadawcy ciąży też obowiązek naprawienia ewentualnej szkody, gdy poniesie ją przewoźnik i udowodni, że przyczyną było np. złe opakowanie.

Czynności za i wyładunkowe określa art. 43. Prawa Przewozowego. Tutaj też szczegółowe przepisy określają zarówno normy załadunku, jak też zakres bezpieczeństwa, obciążenia, mocowania ładunku oraz, co jest ważne, także skrajni ładunkowej.

Ważną czynnością jest również ustalenie masy ładunkowej lub ilości (np. sztuk) ładunku. Te dane muszą być wpisane do listu przewozowego.

Trzeba dodać, że procedury regulowane dokumentami CIM i SMGS obowiązują w stosunku do konkretnej przesyłki według procedur w kraju nadania.

Jest grupa towarów, którą wyklucza się z przewozu koleją. Są to zwykle ładunki niebezpieczne lub skrajnie przekraczające gabaryty. Stąd też parametry przesyłek określone są szczegółowo w regulaminach przewozu poszczególnych przewoźników.

W przepisach międzynarodowych określono również towary, które wyłączone są z przewozu w komunikacji międzynarodowej.

Zalicza się do nich:

A. Przedmioty, które są zabronione w przewozie jednego z państw, którego koleje uczestniczą w przewozie,

B. Przedmioty, których gabaryty lub części eliminują je z przewozu,

C. Materiały wysoce niebezpieczne, których przewóz jest niemożliwy na podstawie określonych przepisów.

W aspekcie punktu C są materiały, które można przewozić warunkowo z zachowaniem niezbędnych parametrów bezpieczeństwa.

Jeżeli mamy odnieść się do dokumentów CIM i SMGS, trzeba zauważyć, że ten ostatni formułuje znacznie bardziej rygorystyczne warunki przewozu niż ten pierwszy, w aspekcie towarów transportu, np. na Magistrali Transsyberyjskiej (C). Warunki te zawarte są najczęściej w regulaminach RID.

7.5. Kolejowy list przewozowy

Umowa zawarta między przewoźnikiem a nadawcą zobowiązuje przewoźnika do wykonania usługi transportu ze stacji nadania do stacji przeznaczenia. Następnie przewoźnik winien wydać przesyłkę wskazanemu przez nadawcę odbiorcy.

W praktyce działania przyjmuje się, że wszystkie te dane zamieszcza się w kolejowym liście przewozowym. W świetle prawa każdy dokument, który służy celom transportowym jest listem przewozowym. Może nim być i często jest także dokument elektroniczny. Przewoźnicy stosują w praktyce jednolity list przewozowy, niezależnie czy zapisany jest w formie tradycyjnej czy też elektronicznej. Jednak istnieją też pewne niuanse wynikające ze specyfiki przewoźników. W związku z tym listy przewozowe stosowane przez poszczególne podmioty nie są zupełnie takie same.

Prawo przewozowe w art. 38 wymaga, żeby w każdym dokumencie przewozowym bezwzględnie znalazły się podstawowe dane. Do nich należą:

1. Adres i nazwa nadawcy, jego podpis oraz wskazanie placówki, podmiotu przewożącego.
2. Miejsce przeznaczenia przesyłki oraz adres i nazwa odbiorcy.
3. Określenie: rzeczy, masy, sztuk oraz sposobu opakowania i oznaczenia.
4. Inne wskazania i oświadczenia, które są wymagane przez konkretną umowę. Tu muszą być też podane zasady rozliczeń księgowych.

Tak samo obowiązkowo w liście przewozowym należy umieścić dane, które wynikają z konkretnej umowy. Są to np. świadectwa sanitarne, zaświadczenia ostatecznego użytkownika, jeżeli przewożona jest np. broń czy amunicja itd.

Najważniejszą funkcją listu przewozowego jest funkcja dowodowa. List dokumentuje zawarcie umowy przewozowej, przy czym zauważyć należy, że tylko list w brzmieniu oryginalnym może być uznany za pełnoprawny dowód.

Problematyką związaną z listem przewozowym są taryfy kolejowe. Nie jest to tylko czysty cennik, ale wszystkie stawki i opłaty przewozowe. Trzeba dodać, że zarówno przepisy CIM jak i umowa SMGS nie precyzują taryf międzynarodowych. Są one ustalone na zasadzie umów dwustron-

nych między właścicielem ładunku a przewoźnikiem – znaczenie mają tu: długość trasy, rodzaj, ilość ładunku itd. Nie można nie dodać, że poszczególne podmioty stosują różne, konkurencyjne wobec siebie taryfy.

Znaczna część przesyłek kolejowych zawarta jest w opakowaniach kontenerowych. Praktycznie wszystko, co się da zapakować w kontenery, podróżuje dzisiaj właśnie w ten sposób, ponieważ jest to rozwiązanie normatywne i bardzo dogodne. Coraz więcej również w Polsce funkcjonuje terminali kontenerowych zarówno kolejowych jak i samochodowych. Są też wielofunkcyjne typu statek–kolej–samochód.

Przewóz towarów w kontenerach zawiera w sobie też koszty. Ale właśnie koszty przewozu w kontenerach są bardzo łatwe do wyliczenia. Stąd opłaty za przewóz w kontenerach zawarte są w tablicach i tabelach, a opłaty zależą głównie od odległości.

7.6. Odpowiedzialność przewoźnika za towar

Przewóz towarów powinien odbywać się zupełnie bezkonfliktowo. Czasem jednak są określone trudności w odbiorze przesyłki. Mogą być to przeszkody obiektywne, ale również spóźnienie pociągu bądź kradzież części ładunku.

Art. 55.1 Prawa przewozowego precyzuje i umożliwia nadawcy umieszczenie w liście przewozowym dodatkowych wskazówek, co należy robić w chwili powstania przeszkody w odbiorze. Istnieją również ustalone procedury na taką sytuację.

Odpowiedzialność przewoźnika ogólnie formułowana jest przez prawo nie na zasadzie winy, ale raczej ryzyka związanego z wykonywaniem usług przewozowych. Tego typu sformułowanie nazywamy odpowiedzialnością za skutek a nie winę. Rzecz jasna powstanie szkody musi rodzić kwestie wyrównania szkody na korzyść pokrzywdzonego.

Z kolei ogólną przesłanką prawa cywilnego jest pokrycie pełnej szkody materialnej.

Tego typu odpowiedzialność funkcjonuje zarówno w systemie CIM jak i warunkach umowy SMGS. Często występuje współodpowiedzial-

ność, bo koleje w układzie międzynarodowym wykonują usługę przewozu często wspólną.

Występują też okoliczności szczegółowe, które pozwalają przewoźnikowi na uchylenie się od odpowiedzialności w szczególności materialnej. Tu występuje pojęcie „siły wyższej". Są to najczęściej okoliczności wynikające z przyczyn klimatyczno-meteorologicznych. Kolejne przyczyny to właściwości niektórych towarów.

Dyskusyjną sprawą jest problem, niestety częsty, okradania przesyłek. Często kontenery docierają bez plomb i z uszkodzonymi zamkami. Tu można zabezpieczyć się częściowo poprzez konwój, ale oczywiście pociąga to za sobą dodatkowe koszty.

Procedury odszkodowania reguluje art. 75. Prawa przewozowego oraz Kodeks cywilny. Część odszkodowań wynika z mocy prawa, natomiast często w ramach umów pisze się również aneksy dotyczące odszkodowań.

7.7. Szczególny charakter działalności spedytora kolejowego

Przesyłki kolejowe objęte są w całości definicją przewożenia towarów. Podmioty przewożące świadczą w związku z tym całokształt usług przewozowo-spedycyjnych. Ale przewoźnicy kolejowi muszą być siłą rzeczy powiązani umowami z firmami akwizycyjnymi oraz podmiotami typowo spedycyjnymi, które zabiegają o utrzymanie i rozszerzenie wachlarza przewozów. Prowadzą tym samym również działalność typowo marketingową. Partnerzy takich umów muszą prowadzić działania w kierunku podniesienia konkurencyjności usługowej konkretnego przewoźnika[26].

Tu też, jak i w innych zakresach działalności ekonomicznej, podmioty muszą być konkurencyjne, czyli przewozić szybciej i taniej od konkurenta. Stąd też coraz częściej podmioty posługują się infrastrukturą elektroniczną, która upraszcza i przyśpiesza działalność.

---

[26] P. Zalewski i zespół, *Technologia transportu kolejowego*, Warszawa 2004, s. 217-226.

8. Transport lotniczy

8.1. Transport lotniczy w świetle aktów prawnych

Transport lotniczy, podobnie jak i samo lotnictwo, jest dziedziną stosunkowo nową. Mimo że lotnictwo funkcjonowało już w czasie I wojny światowej, to II wojna światowa spowodowała gwałtowny rozwój techniki, technologii, a zarazem możliwości lotniczych. Przed II wojną światową praktycznie transportowano samolotami tylko ekspresową pocztę. Symbolem transportu lotniczego okresu wojny był słynny samolot DC-3 zwany też Dakotą, który był przysłowiowym „koniem roboczym" alianckiego lotnictwa transportowego, desantowego itd. Zabierał on na pokład do 3 t ładunku.

Możliwości dzisiejszego lotnictwa transportowego oddaje natomiast Antonow.

An-225 Mrija, który może zabrać na pokład 250 t ładunku i przewieźć go na odległość 14 tys. km. Co prawda Mrija występuje w pojedynczym egzemplarzu, był to samolot zbudowany do transportu radzieckiego promu kosmicznego Buran[27], ale jego tylko nieco mniejszy brat Antonow An-124, Rusłan, który występuje w ponad 800 egzemplarzach często ląduje też na polskich lotniskach. Najczęściej na podkatowickich Pyrzowicach.

Podstawowym aktem dotyczącym transportu lotniczego jest konwencja chicagowska z dnia 7 grudnia 1944 roku, uzupełniona następnie kilkakrotnie różnymi protokołami dodatkowymi. Ta konwencja normuje przepisy żeglugi powietrznej w odniesieniu do:

---

[27] E. Januła, *Jak zazbrojono ZSRR na ekonomiczną śmierć*, [w:] „Dziś", nr 4/2001.

– przelotów nad terytoriami państw – stron konwencji, odpraw celnych i działań służb lotniczych,
– działań służb epidemiologicznych,
– zasad wolności żeglugi powietrznej – zasada „otwartego nieba",
– przynależności państwowej samolotów,
– dokumentów normatywnych lotnictwa cywilnego.

Z kolei międzynarodowy przewóz lotniczy regulują:

Konwencja Warszawska z 12 października 1929 roku wraz z protokołami dodatkowymi,
– Konwencja z Guadalajary z 18 września 1961 roku.
– Konwencje te normują dokumenty oraz odpowiedzialność przewoźnika. Warto zaznaczyć, że w maju 1999 roku podpisano nową – Konwencję Montrealską, która jest kontynuacją Konwencji Warszawskiej.

W Polsce kręgosłupem lotnictwa cywilnego jest ustawa Prawo lotnicze z dnia 3 lipca 2002 roku. Zapis ustawy postanawia, że RP w swojej przestrzeni ma całkowite i wyłączne zwierzchnictwo. Prawo lotnicze definiuje też pojęcia:
– przewoźnika powietrznego,
– przewozu lotniczego,
– lotu i jego rodzajów,
– lotniska,
– użytkownika statku powietrznego,
– statku powietrznego.

Ta ustawa powołuje też władze lotnictwa cywilnego w Polsce.

Do przewozów lotniczych mają jeszcze zastosowanie: prawo przewozowe oraz prawo celne. Podstawowymi podmiotami międzynarodowymi w zakresie lotnictwa cywilnego są:
– Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) – ta organizacja stawia sobie za cel rozwój lotnictwa i transportu powietrznego poprzez uporządkowanie systemu lotnictwa cywilnego. Została ona założona na mocy Konwencji Chicagowskiej, a teraz funkcjonuje jako wyspecjalizowana organizacja ONZ.
– Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA) – jest to dobrowolna organizacja lotniczych przewoźników oraz niektórych instytucji pracujących na korzyść lotniczego przemysłu. IATA stawia sobie za cel popieranie bezpiecznego, ekonomicznego i regularnego

transportu lotniczego oraz koordynację współpracy między podmiotami zaangażowanymi w międzynarodowy transport lotniczy.

Ponieważ istnieją spore różnice geopolityczne w praktyce lotniczego transportu, IATA wyodrębniła trzy strefy geograficzne:

a) hemisfera amerykańska wraz z Grenlandią i Hawajami,
b) Europa wraz z europejską częścią Rosji,
c) Afryka oraz Bliski Wschód z Iranem,
d) Azja, Australia, Nowa Zelandia oraz wyspy Oceanu Spokojnego bez Hawajów.

Ważną rolę w strukturze IATA ma wewnętrzny system rozliczeniowy cargo CASS, który tworzy jednolite i uproszczone rozliczenia między przewoźnikami i innymi podmiotami biorącymi udział w przewodzie towarów. Członkostwo IATA jest otwarte. Może zgodnie z wewnętrznymi regulaminami zostać nim każda firma spedycyjna.

Ważnymi podmiotami są również:

- Europejska Konferencja Lotnictwa Cywilnego (ECAC),
- Zrzeszenie Władz Lotniczych (JAA),
- Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA),
- Europejska Organizacja do Spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (Eurocontrol).

8.2. Kategorie lotnisk i samolotów

Za lotnisko uważamy ściśle wydzielony obszar na lądzie i w wodzie lub powierzchni sztucznej, w całości lub części przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i naziemnego ruchu statków powietrznych. Do obszaru lotniska zaliczyć należy także wszystkie obiekty i urządzenia o charakterze trwałym wpisane do rejestru lotnisk. Lotnisko użytku publicznego jest portem lotniczym, jeżeli jest wykorzystywane do lotów handlowych.

Technicznie podział lotnisk kształtuje się następująco:

- przystosowane do startów i lądowań samolotów i szybowców,
- przystosowane do startów i lądowań śmigłowców.

Natomiast za względu na użytkowanie lotniska dzielą się na:
– użytku publicznego,
– użytku niepublicznego.

Lotnisko użytku publicznego będzie lotniskiem przystosowanym do wszechstronnej obsługi statków powietrznych bez względu na to, czyją jest ono własnością i przez kogo jest eksploatowane. Natomiast lotniskiem użytku niepublicznego jest lotnisko przeznaczone do obsługi statków powietrznych użytkowanych przez podmioty wymienione w rejestracji tego konkretnego lotniska oraz inne statki powietrzne posiadające zezwolenie zarządu tego lotniska.

Lotniska ogólne dzielą się na:
– krajowe,
– międzynarodowe tj. takie, na których funkcjonują stałe przejścia graniczne.

Tu należy się uwaga, że w ramach Unii Europejskiej, a ściślej porozumienia z Schengen, lotniska krajowe mają pełne prawo obsługi statków powietrznych odbywających loty wewnątrz UE.

Lotniska międzynarodowe przyjmują i odprawiają samoloty, które przekraczają granicę państwową, po 1 maja 2004 granicę Unii Europejskiej.

Lotniska międzynarodowe o takim formalnym statucie w Polsce to:
– Warszawa-Okęcie,
– Gdańsk-Rębiechowo,
– Katowice-Pyrzowice,
– Kraków-Balice,
– Poznań-Ławica,
– Rzeszów-Jasionka,
– Szczecin-Goleniów,
– Wrocław-Strachowice.

Jest jeszcze w kraju kilka dużych lotnisk o nieustalonym w zasadzie statusie.

Największym (6 pasów startowych) jest niedokończone lotnisko w Białej Podlaskiej, budowane jako lotnisko wojskowe w czasach schyłku Układu Warszawskiego.

To i inne podobne lotniska mogą w przyszłości nadawać się na typowe porty cargo, bo na wielki ruch pasażerski w aspekcie perspektywicznym raczej się nie nadają.

Pasażerowie i towary odbywają podróże na pokładach statków powietrznych. Statki powietrzne muszą być obligatoryjnie wpisane do rejestru cywilnych statków powietrznych, co automatycznie skutkuje ich przynależnością państwową. Popularnie używa się nazwy samolot – nie statek powietrzny.

Konstrukcyjnie rozróżniamy samoloty:
- konwencjonalne – wąskokadłubowe,
- szerokokadłubowe.

Typów samolotów pasażerskich i transportowych jest bardzo dużo, natomiast szerokokadłubowce, których część jest używana również jako samoloty transportowe cargo to: Airbus A300B, A310, A380, Boeing B-747 Jumbo Jet, Ił-76, Ił-86, Ił-96, McDonnell Douglas DC-10, MD-11, także wspomniane już samoloty konstrukcji biura Antonowa, czyli An-124 Rusłan i An-224 Mrija. Używany jest jeszcze, także znacznie starszy An-12 Ukraina[28].

Musimy uwzględnić również podział bardzo pragmatyczny:
- samoloty pasażerskie,
- samoloty frachtowe,
- samoloty uniwersalne.

Samoloty pasażerskie służą przede wszystkim do przewozu pasażerów razem z bagażem. Z reguły w ładowniach jest jeszcze miejsce dla towarów, aczkolwiek rozkłady lotów warunkują czas załadunku. Rysunek 8.1. przedstawia samolot typu Boeing B-747.

Na rysunku 8.2. pokazano samolot B777.

Samoloty frachtowe to maszyny służące praktycznie do transportu towarów. Posiadają specjalne pokłady z rolkami do przenoszenia i specjalne zamocowania ładunków. Najnowsze typy wyposażone są w odchylane dzioby, niektóre również rufy i posiadają typowe rampy załadowcze. Samoloty C-5 B Galaxy oraz wymienione już Rusłany posiadają również niewielkie suwnice.

Ostatnia grupa to samoloty z wyodrębnioną kabiną dla pasażerów oraz pokładami ładunkowymi. Część z tych samolotów można w ciągu około

[28] Zob. E. Januła, *Latający złom*, [w:] „Angora", nr 17.985/2009.



Rys. 8.1. Samolot B747 Jumbo Jet, model 747-428(BCF), Air France Cargo JP6001751



Rys. 8.2. Samolot B 777, model Boeing 777F Air France Cargo (7629927290)



Rys. 8.3. Samolot Antonow An-124 Rusłan

2 godzin przystosować do przewozu wyłącznie pasażerskiego lub alternatywnie towarowego.

8.3. System transportu lotniczego

Organizacja lotnictwa cywilnego w naszym kraju jest bardzo zbliżona do systemów w innych państwach europejskich. Nadzór wykonuje minister infrastruktury poprzez prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Prezes ULC wykonuje całokształt funkcji administracji lotniczej, jest też władzą lotniczą w rozumieniu przepisów międzynarodowych.

Prezes ULC nadzoruje również lotniska i struktury nimi zarządzające – największym jest tu Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze" (PPL). Jest ono właścicielem lotnisk w Warszawie, Rzeszowie i w Zielonej Górze-Babimoście. PPL posiada także udziały w niektórych innych

portach lotniczych. Inne lotniska są zarządzane przez powołane do tego podmioty, np. duże lotnisko w Katowicach-Pyrzowicach jest własnością Górnośląskiego Towarzystwa Lotniczego (GTL), specjalnej w tym celu powołanej spółki.

W strukturze PPL bardzo ważną rolę pełni Agencja Ruchu Lotniczego odpowiedzialna za kontrolę ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej. Ściśle współpracuje ona z Europejską Agencją Ruchu Lotniczego oraz kilkoma międzynarodowymi ośrodkami kontroli i kierowania lotów.

8.4. Przesyłki lotnicze – rodzaje i wymogi

Transportem osób, bagażu i towarów zajmują się przewoźnicy lotniczy. Szacuje się, że do i z polskich portów lotniczych lata około 45 przewoźników, w tym około 20 dużych. Ci z nich, którzy nie posiadają własnych biur w Polsce, korzystają z usług Generalnych Agentów Sprzedaży. Są to najczęściej firmy wyspecjalizowane w sprzedaży usług lotniczych. Wykonują dokładnie te same prace, co etatowi pracownicy przewoźników.

Całokształt usług lotniczych sprzedawany jest bezpośrednim konsumentom przez spedytorów, zwanych przez przewoźników agentami cargo. Spedytorzy działają zwykle w sieciach, żeby zapewnić ładunkom wysoki standard usługi.

Przesyłki lotnicze dzielą się na:

- zwykłe, przewożone od jednego nadawcy do drugiego. Podstawą jest wtedy pojedynczy list przewozowy AWB,
- skonsolidowane – wtedy spedytor występuje w roli przewoźnika jako nadawca na liście przewozowym MAWB. Jego agent w porcie docelowym jest wtedy odbiorcą. Jeżeli ładunek składa się z pojedynczych przesyłek, wtedy na każdą z nich wystawiane są dokumenty HAWB,
- czarterowe (charterowe) – tu występują przeważnie ładunki dla całych samolotów. Rzadziej kilku przewoźników wynajmuje wspólnie jeden samolot.

Transport lotniczy stawia na maksymalne wykorzystanie przestrzeni ładunkowej. Stąd coraz częściej stosuje się znormalizowane jednostki ładunkowe ULD. Ładunki te są zazwyczaj dopasowane kształtem do wnętrza kadłuba samolotu.

Spedytor lotniczy wykonuje specjalne obowiązki. Należą do nich:
- utrzymywanie kontaktów akwizycyjnych,
- analiza kosztów własnych i negocjowanie stawek z przewoźnikami,
- przyjmowanie zleceń i omawianie warunków ich negocjacji,
- wystawianie zleceń na przewóz i kierowanie do podmiotów przewożących,
- wystawianie dokumentów przewozowych i ustalanie rejsów,
- przy imporcie – awizowanie klientom o nadejściu przesyłek i odbiór dokumentów przewozowych,
- organizowanie odpraw celnych,
- zabezpieczenie płatności i wydanie przesyłki importerowi,
- rozliczanie operacji finansowych z przewoźnikami i agentami.

Spedytor lotniczy czerpie informacje ze specjalnego podręcznika TACT. W tym podręczniku zawarty jest zbiór przepisów informacji technicznych oraz stawki IATA odrębnie dla Stanów Zjednoczonych i Kanady i reszty świata. Stawki publikowane w TACT są tak zwanymi sugerowanymi dla regularnych połączeń między dwoma konkretnymi punktami. Natomiast są obligatoryjne dla niektórych towarów, jak artykuły niebezpieczne i żywe zwierzęta.

Rezolucja IATA nr 833 stwierdza, że przesyłka może być przesłana drogą lotniczą tylko wtedy, gdy spełnia wymogi bezpieczeństwa. To znowu dotyczy towarów niebezpiecznych, towarów łatwo psujących się, żywych zwierząt oraz zwłok ludzkich.

We wszystkich tych przypadkach spedytor musi się upewnić, czy ten konkretny ładunek może być przewożony drogą lotniczą. Na ten temat IATA wydała dwa konkretne podręczniki:
- DGR dotyczący towarów niebezpiecznych,
- ICAO dotyczący wszystkich innych towarów, tak zwanych trudnych.

Na podstawie tych podręczników spedytor musi uzyskać od nadawcy deklarację o przewozie materiałów niebezpiecznych, w której jest ściśle określony numer UN i klasa ryzyka. Musi być również wymieniona oso-

ba (oraz jej kontakty), którą należy bezwzględnie zawiadomić w razie jakiegokolwiek zagrożenia.

Odrębnym postanowieniom podlega transport żywych zwierząt. Instrukcja IATA nr 620 nakłada na nadawcę obowiązek zapewnienia takich warunków, by zwierzęta się nie stresowały[29].

W przypadku zwierząt, artykułów łatwo psujących się itd. wymaga się zgody FITO sanitarnej (fitosanitarnej).

8.5. Taryfy i stawki przewozu lotniczego

Kategorie opłaty za fracht w przewozach lotniczych są szczególnie precyzyjne. Chodzi po prostu o bardzo pragmatyczne sytuacje, w których przewóz drogą powietrzną jest bardzo kosztowny i stąd stosuje się bardzo skomplikowane przeliczenia**.**

W przewozach lotniczych stosuje się w zasadzie 3 rodzaje stawek:

a) Stawki ogólne. Tu przelicznik wyraża się w kwotach za kilogram. Najczęściej stosowane przedziały wagowe to:
   - minimum – to minimalna kwota, którą pobiera przewoźnik za przewóz jednej sztuki towaru,
   - norma – to stawka dla przesyłek o wadze ponad 45 kg,
   - +45 stawka dla przesyłek ważących od 45 do 99,5 kg,
   - +100 stawka dla przesyłek ważących od 100 do 299,5 kg,
   - +300 stawka dla przesyłek ważących powyżej 300 kg (później przy większych ciężarach zwielokrotnia się po prostu liczbę 300 kg).

b) Stawki rodzajowe. Stosuje się do przewozu określonych rodzajów towarów na konkretnych trasach lotniczych.

c) Stawki klasyfikacyjne. Stosuje się do przewozów ładunków pomiędzy strefami IATA.

W lotniczym transporcie podstawą wyliczenia należności za fracht jest alternatywnie waga brutto przesyłki albo jej objętość. Dla objętościo-

[29] International Air Cargo Programme-Introductory Course IATA,Genova 1994 s. 12-19.

wych przesyłek stosuje się przelicznik wagi do objętości, szacując, że 1 kg = 6 dcm. Wagę objętościową obliczamy w sposób następujący: wymiary w centymetrach mnożymy przez siebie i dzielimy wynik przez 6 000. Jeżeli otrzymamy liczbę większą od wagi rzeczywistej, to wtedy właśnie ją przyjmujemy jako podstawę do obliczenia stawki za fracht. Zawsze zaokrąglamy wymiary do pełnych cm, a wagę do pełnych kg.

Opłaty za przewóz w lotniczym transporcie mogą być wnoszone alternatywnie przez nadawcę oraz odbiorcę.

Na warunkach CC, czyli zapłaty przez odbiorcę, nie przyjmuje się do przewozu:
- zwłok i prochów ludzkich,
- żywych zwierząt,
- towarów łatwo psujących się,
- artykułów gospodarstwa domowego,
- towarów, których wartość jest niższa od kosztów transportu,
- przesyłek do osób o tymczasowym pobycie – mieszkających np. w hotelu,
- przesyłek do aresztantów i więźniów,
- gazet, czasopism, książek,
- przesyłek, których odbiorca i nadawca jest tą samą osobą,
- przesyłek dyplomatycznych.

Ponieważ przy ww. przesyłkach istnieje ryzyko, że odbiorca może jej nie odebrać, opłata za transport musi być wniesiona z góry przez nadawcę.

8.6. Listy przewozowe i umowy w transporcie lotniczym

Lotniczy list przewozowy (AWB) pełni funkcje następujące:
- jest dowodem zawarcia umowy przewozu,
- jest nośnikiem informacji dla przewoźników służb lotniskowych, służb celnych i kontroli granicznych,
- może być warunkowo certyfikatem ubezpieczeniowym,

– jest fakturą za przewóz i dowodem do rozliczeń między przewoźnikami a służbami lotniskowymi.

Lotniczy list przewozowy składa się z 3 oryginałów i co najmniej 8 kopii. Na rewersie każdego z oryginałów muszą być wydrukowane warunki przewozu ustalone przez przewoźnika. Oryginały są w innych kolorach:
– oryginał nr 1 – w kolorze zielonym, jest własnością przewoźnika,
– oryginał nr 2 – w kolorze różowym, oddawany jest odbiorcy,
– oryginał nr 3 – w kolorze niebieskim, przeznaczony jest dla nadawcy.

Kopia nr 8 – pomarańczowa, wraca do nadawcy po potwierdzeniu przez odbiorcę przyjęcia towaru.

List przewozowy jest dokumentem normatywnym, wypełnia się go w języku angielskim lub francuskim.

Wypełnianie listu przewozowego jest bardzo skomplikowanym procesem. Do wypełnienia tego dokumentu, o ile się nie ma odpowiedniej praktyki, służy specjalna instrukcja, której przy wypełnianiu należy bezwzględnie przestrzegać.

Strony transportu lotniczego mają swoje prawa, jak również obowiązki:
– nadawca musi zapłacić fracht, ponosi także odpowiedzialność za wydatki przewoźnika jak również, gdy stwierdzi się niedokładności lub brak odpowiedniego opakowania. Na poczet należności przewoźnik posiada prawo zastawu na towarze,
– jeżeli waga brutto towaru, jego ilość lub kubatura są wyższe niż cyfry podane na wyliczeniu przekazanym przewoźnikowi, ma on prawo żądać dodatkowych opłat wg wyliczenia,
– należności przewoźnika do pobrania w miejscu przeznaczenia mogą być akceptowane jedynie w stosunków do krajów – stron wymienionych w przepisach taryfowych,
– przewoźnik ma prawo wycofać się z umowy przewozu, jeżeli nadawca nie zapłaci frachtu. W takiej sytuacji przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności,
– w wypadku, gdy wydatki przewoźnika są trudno wyliczalne w chwili przyjęcia towaru do przewozu, przewoźnik ma prawo zażądać depozytu, który wg jego kalkulacji zabezpiecza wydatki. Rozliczanie sald wykonuje się po wykonaniu umowy przewozu,
– nadawca dysponuje towarem aż do chwili wydania go odbiorcy, aczkolwiek prawo to nie może przynosić szkody przewoźnikowi, a także

innym nadawcom. Nadawca zobowiązany jest zwrócić przewoźnikowi koszty wynikające z tego prawa,
- przewoźnik ponosi odpowiedzialność wobec nadawcy za szkody wynikające z powodu błędu, niedokładności w danych lub deklaracjach zamieszczonych przez przewoźnika w oświadczeniu przyjęcia towaru,
- wszelkie dane dotyczące ilości, kubatury, wagi stanowią dowody, o ile zostało to dokonane przez przewoźnika w obecności nadawcy i stwierdzone w AWB,
- przewoźnik jest zobowiązany do zawiadomienia odbiorcy o nadejściu towaru,
- przewoźnik ponosi odpowiedzialność za zniszczenie, zaginięcie lub uszkodzenie towaru, jeżeli wydarzenie, które spowodowało szkodę, wydarzyło się podczas transportu lotniczego. Jednak jest kilka wyjątków od tej zasady, które są uregulowane w odpowiednich przepisach,
- przewoźnik odpowiada za szkodę wynikającą z opóźnienia. Alternatywnie musi dowieść, że podjął wszelkie działania w celu uniknięcia szkody,
- przyjęcie towaru przez odbiorcę bez sprzeciwu stanowi dowód domniemany, że towar został dostarczony w dobrym stanie i zgodnie z listem przewozowym,
- jeżeli towar zaginął z winy przewoźnika lub nie przybył do 7 dni od chwili ustalonego przybycia, odbiorca ma prawo dochodzić odszkodowania wynikającego z umowy przewozu,
- odpowiedzialność finansowa przewoźnika w razie zniszczenia, zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia jest ograniczona kwotami ustalonymi przez IATA, za 1 kg wagi brutto, chyba że nadawca zadeklarował inną wartość przesyłki i wniósł opłatę dodatkową.

9. Transport wodny śródlądowy

9.1. Śródlądowe drogi wodne w Europie i Polsce

Europa Zachodnia pocięta jest gęstą siecią komunikacyjną. Są to autostrady, magistrale kolejowe, ale również uregulowane i żeglowne rzeki i kanały śródlądowe. Mimo że jesteśmy w XXI wieku, praktyka i ekonomia transportu wykazuje, że taniość wodnego transportu śródlądowego jest wystarczającą normą konkurencyjną, żeby ten rodzaj transportu nie tylko utrzymywał się, ale i rozwijał.

Dwie największe drogi żeglowne Europy Zachodniej to Ren i środkowy Dunaj. Po tej pierwszej rzece suną całe kolumny towarowych statków śródlądowych. W rejonie niemieckiej Kolonii pływają barki o ładowności do 3,5 tys. Ton, a jeszcze w historycznym Strasburgu można przewozić towary barkami o ładowności 3 tys. ton. Celowo piszemy „barkami", bo na dziś tak holownik jak i pchacz odchodzą zdecydowanie w cień. Dominują jednoznacznie barki z napędem własnym. Dunaj natomiast, tutaj jest pewne curiosum, bardziej wykorzystywany jest jako droga wodna w biegu górnym i środkowym. Natomiast dolny bieg – delta – jest systematycznie zamulana, również ujście do Morza Czarnego, a nie np. Śródziemnego odbiera tej rzece część atutów gospodarczych.

Każda z wymienionych rzek ma liczne żeglowne dopływy. Wykorzystywane są również inne mniejsze rzeki we Francji, Niemczech, Belgii, Holandii itd. Rzeki są połączone licznymi i głębokimi kanałami, z których największe również przystosowane są do dużych jednostek śródlądowych. Na przykład słynny Kanał Alberta w Belgii i Holandii przystosowany jest do jednostek morskich i śródlądowych do 5 tysięcy ton ładowności.

Należy również przypomnieć, że i Rosja a także dawny ZSRR posiadają szereg dróg wodnych. Co prawda nie wszystkie z nich prezentują wysoki standard, ale trzeba uczciwie przyznać, że Moskwa jest rzeczywiście, a nie tylko symbolicznie portem pięciu mórz, a także drogi wodne jak Kanał Bałtycko-Białomorski z odgałęzieniem do Moskwy są używane i eksploatowane w znacznym stopniu.

W Europie Zachodniej szczególne miejsce w zakresie żeglugi śródlądowej zajmuje Berlin. To miasto, położone wśród jezior, też posiada połączenie z wieloma rzekami i morzami. Ważny kanał z Berlina prowadzi na wschód do rzeki Odry, korzystając częściowo z rzeki Haweli.

Pozostaje pytanie, jak system sieci żeglugi śródlądowej wygląda w naszym kraju? Niestety należy zacząć od stwierdzenia, że jest bardzo źle, a było znacznie lepiej, szczególnie w latach 50. i 60. XX wieku, gdyż rzeczywiście w tych latach na Odrze, Wiśle, Warcie, Noteci, Bugu, Narwi, a nawet niektórych mniejszych rzekach pływały rytmicznie barki z towarami.

Jednak w latach 70. XX wieku żegluga śródlądowa zaczęła schodzić już nie na drugi, ale czwarty plan.

Sukcesywnie przestano regulować rzeki, remontować śluzy na kanałach. Obecnie realnie dostępną drogą wodną pozostaje tylko Odra z przedłużeniem: Kanał Gliwicki do Gliwic. Można jeszcze pływać po Warcie i częściowo po Wiśle oraz Brdzie w rejonie Bydgoszczy. Praktycznie transport wodny w Polsce jest opłacalny tam, gdzie towary można przewozić barką minimum 500-tonową.

Rzeczą oczywistą jest, że po dolnej Odrze mogą pływać barki większe 750-800-tonowe, ale z kolei od Gliwic przez Koźle, Opole, Wrocław, czyli po kanale, oraz górnej i środkowej Odrze mogą pływać tylko barki 500-tonowe. Decydują o tym rozmiary śluz. Trzeba pamiętać przy tym, że pewną, ale znaczącą blokadą dla żeglugi na Odrze są nisko zawieszone mosty drogowe. Właśnie te budowane w okresie PRL, bo wcześniejsze, budowane przez „złych" Niemców, były dostosowane do przepustów żeglugowych. Przy wysokim stanie wód, paradoksalnie barki nie mogą pływać, bo po prostu nie mieszczą się pod mostami.

500-tkami można pływać także w rejonie Bydgoszczy, ale np. Kanał Bydgoski jest już pojęciem raczej historycznym, bo mogą po nim pływać tylko barki małe 300-tonowe. Podobna sytuacja kształtuje się na Wiśle. Teoretycznie rzeka ta jest żeglowna od Oświęcimia – miejsca, gdzie wpada

do niej Soła. Żegluga towarowa w rejonie Krakowa jest w praktyce symboliczna. Podobnie zresztą jak w rejonie Warszawy. W tym mieście są co prawda dwa porty, ale chyba tylko po to, żeby kilkadziesiąt bezużytecznych barek miało gdzie cumować.

Istnieją jeszcze możliwości żeglugi śródlądowej towarowej w rejonie wielkich jezior mazurskich i na północno-wschodnich końcach naszego kraju. Kanał Mazurski służy raczej rekreacji, natomiast historyczny Kanał Augustowski praktycznie, i to w niewielkim stopniu, wykorzystywany jest tylko w celach turystycznych. Zupełnie sporadycznie żegluga odbywa się też na granicznym Bugu. Może w przyszłości sytuacja będzie wyglądała nieco inaczej, bo Warszawa, a konkretnie rejon portu praskiego jest połączony kanałem żeglownym z Zalewem Zegrzyńskim, z którego otwierają się wyjścia na Bug i Narew. Aby tak się stało, potrzebne są wielkie inwestycje.

9.2. Podmioty administracyjne żeglugi śródlądowej i dróg wodnych w Polsce

Z wielu podmiotów działających w zakresie żeglugi śródlądowej w naszym kraju liczy się tylko kilka w miarę dużych:
- Grupa Kapitałowa Odratrans,
- Żegluga Szczecińska w Szczecinie,
- Żegluga Krakowska – PHS Anex w Krakowie,
- Żegluga HTS w Gdańsku,
- Żegluga Bydgoska.

Takie firmy jak Żegluga Bydgoska, Odra Logisticts oraz stocznie wchodzą kapitałowo w skład Odratrans[30].

Tendencja przewozu towarów w żegludze śródlądowej jest obecnie taka, że znaczna część polskich firm wykonuje swoje zadania na rynkach międzynarodowych. Aktualnie prawie połowa polskich barek pracuje na

[30] Szerzej *Podręcznik…*, *op. cit*. s. 394-399.

rynku zagranicznym. W 2008 roku przewozy na rynkach wewnętrznych kształtowały się na poziomie 52% przewożonej masy, a pozostałe realizowane były na rynkach zagranicznych.

Przewozy oscylują wokół sumy towarów o wadze około 10 mln ton rocznie. Stanowi to znów, biorąc rok 2008 za podstawę, około 0,78% ogólnokrajowych przewozów towarowych. Ta wielkość utrzymuje się od kilku lat i nie zauważa się progresu.

9.3. Porty i przystanie żeglugi śródlądowej w Polsce

Do 1990 roku porty rzeczne stanowiły własność publiczną i były generalnie administrowane przez przedsiębiorstwa państwowe zajmujące się żeglugą. Po ww. terminie nastąpił proces komunalizacji. Wiązało się to oczywiście z ewolucyjną likwidacją państwowych przedsiębiorstw żeglugowych związanych z Wisłą. Musiało też nastąpić dostosowanie się tych podmiotów, które pozostały na rynku, do wymogów gospodarki rynkowej.

Nastąpiła likwidacja części portów, szczególnie tych nierentownych. Praktycznie skomunalizowane zostały wszystkie porty na Wiśle, natomiast na Odrze – takie porty jak Gliwice, Kędzierzyn-Koźle, Opole, Ścinawa i Krosno Odrzańskie.

Tutaj należy się kilka zdań komentarza do początku szlaku żeglownego na Odrze, czyli portów w Gliwicach i Kędzierzynie-Koźlu. Pierwszym etapem było utworzenie na terenie tych portów strefy wolnocłowej w nadziei, że nastąpi w jakiś sposób hossa gospodarcza. Jednak procesy gospodarcze poszły innym torem. W związku z tym porty znowu formalnie rozdzielono. Na terenie portu gliwickiego utworzono specjalną strefę ekonomiczną, w której dominuje podmiot „Logistic Gliwice", jedna z najbardziej prężnych firm tego typu w kraju. Ta firma oczywiście posiada w zapleczu gliwicki port śródlądowy i oprócz ładunków masowych próbuje transportować specjalistycznymi barkami kontenery, z przeznaczeniem głównie do Berlina. Firma ta przejmuje kontenery transportowe drogami kolejowymi i kołowymi z Zachodu, a następnie specjalnymi

składami pociągów transportuje do stacji w Sławkowie, gdzie są przeładowywane na wagony szerokotorowe.

W dyspozycji podmiotów żeglugowych pozostają natomiast porty handlowe w Opolu, dwa porty we Wrocławiu, w tym duży port w Popowicach, Głogowie, Nowej Soli, w Szczecinie, Nabrzeże Elbląskie w Szczecinie, Bydgoszczy, Kostrzynie, Ujściu nad Notecią oraz w Krzyżu i Malborku. Istnieje jeszcze kilka portów fabrycznych. Taki port posiada np. Elektrownia Dolna Odra[31].

9.4. Główne szlaki żeglugi handlowej w Polsce i parametry dróg wodnych

W dalszym ciągu, w zależności od sezonu nawigacyjnego mają duże znaczenie następujące szlaki przewozów wodnych:

- węgiel drogą Kanał Gliwicki – Odra do morskich portów w Szczecinie i Świnoujściu. Częściowo w drodze powrotnej przewozy fosfatów i rud żelaza,
- paliwa płynne na dolnej Wiśle w relacji: Port Północny w Gdańsku – Płock-Rafineria,
- towary wielkogabarytowe, np. przęsła do mostów i wiaduktów na autostradach w odcinkach dolnej Wisły i dolnej Odry,
- kontenerów – Gliwice – Berlin i z powrotem,
- kruszywa na lokalne potrzeby budownictwa,
- węgiel dla potrzeb lokalnych na górnej Wiśle.

Bardzo teoretycznie rzecz biorąc istnieje możliwość połączenia Odry z dorzeczem Łaby, a nawet Dunaju. W latach 70. XX wieku przekopano na razie 6 km kanału od portu w Kędzierzynie-Koźlu na południe, ale trzeba jeszcze zbudować co najmniej 80 km sztucznego kanału o wysokich gabarytach.

---

[31] *Ibidem*, s. 402-403.

Jedyna naprawdę z prawdziwego zdarzenia droga wodna, czyli Odra wymaga bardzo poważnych modernizacji. Nie jest specjalną tajemnicą, że Odrę rozpoczęto kanalizować już w epoce Fryderyka Wielkiego. Wtedy też skrócono jej bieg o około 200 km. Niektóre urządzenia typu śluzy, przepusty itd. z tej epoki służą do dzisiaj i są już mocno przestarzałe. Głównym hamulcem na wodnej drodze Odry są przepusty i prześwity pod mostami i wiaduktami. Ze względu na niskie zawieszenie mostów w rejonie Wrocławia, a zarazem wzrastające zamulenie rzeki przewóz kontenerami jest możliwy tylko w jednej warstwie na dolnym pokładzie, czyli 6-8 kontenerów 20-stopowych na jednej barce. Taka wielkość przewozów nie gwarantuje opłacalności. Na drogach wodnych na Zachodzie, ale również w Rosji kontenery wozi się w dwóch, a nawet trzech warstwach.

W końcu lat 70. pojawił się pomysł, a nawet konkretny plan połączenia Wisły i Odry w górnych odcinkach. Chodziło o zbudowanie kanału dostosowanego do barek 750-tonowych z nowobudowanego portu śródlądowego w Tychach-Bijasowicach, oczywiście do Gliwic. Wiązało się to z programem „Wisła", w ramach którego miano w ciągu około 15 lat skanalizować cały bieg Wisły, zbudować minimum 8 wielkich zapór i zbiorników oraz 16-19 stopni wodnych. Wtedy też Wisła mogłaby się stać drogą wodną średniej klasy. Niestety program pozostał w większości na papierze. W rzeczywistości wybudowano baseny portowe w południowej części Tych. Wybudowano także jedną z wielkich zapór wodnych, czyli Włocławek. Także udało się wybudować kilka stopni wodnych na górnej Wiśle, m.in. Dębniki i Kościuszko w rejonie Krakowa, lecz to było wszystko. Sprawa zostaje otwarta, czy wróci się do programu „Wisła". Jest to raczej mocno wątpliwe.

9.5. Administracja szlaków i zagadnienia prawne

W naszym kraju istnieje w dalszym ciągu dualizm prawny jeżeli chodzi o szlaki żeglowne. Same drogi wodne stanowią własność Skarbu Państwa. Natomiast funkcje administratora dróg wodnych pełni Ministerstwo Środowiska. Rozziew interesów między tymi dwoma podmiotami jest oczy-

wisty, ponieważ resort środowiska, w którego gestii formalnie znajduje się realizacja inwestycji z zakresu budownictwa wodnego oraz regulacja i utrzymanie dróg śródlądowych, absolutnie nie reprezentuje interesów gospodarki, czyli Skarbu Państwa. Teoretycznie ministerstwo realizuje swoje zadania poprzez Regionalne Zarządy Gospodarki Wodnej, ale możliwości i środki, jakie pozostają w gestii tych ostatnich, są niewspółmiernie małe.

Ogólne zasady i warunki żeglugi na wodach śródlądowych w Polsce zostały nakreślone poprzez ustawy o żegludze śródlądowej oraz prawo wodne. Ta pierwsza określa warunki uprawiania żeglugi, obowiązki w zakresie utrzymania dróg wodnych itd.

Z kolei prawo wodne reguluje warunki korzystania z dróg wodnych. Tu ważne jest uzyskanie zezwolenia od właściwego wojewody na korzystanie w określonym zakresie z wód[32].

Podstawę prawną świadczenia usług transportowych przez armatorów żeglugi śródlądowej na rynku krajowym stanowią zapisy:
- Kodeksu cywilnego, które w art. 774-804 regulują przewóz osób i rzeczy przez uprawnionych przewoźników,
- ustawy: Prawo przewozowe, które regulują zasady komercyjnego przewozu przez uprawnionych przewoźników,
- Rozporządzenie w sprawie przewozu materiałów niebezpiecznych statkami śródlądowymi.

Wiążącym elementem polityki transportowej, regulującym zasady podaży są zasady określające dostęp do zawodu przewoźnika, które stanowią o prawie założenia firmy przewozowej. W Unii Europejskiej dostęp do wykonywania zawodu przewoźnika w krajowej i międzynarodowej żegludze śródlądowej jest uregulowany w dyrektywie, która określa zasady i warunki dostępu do zawodu przewoźnika towarów oraz wzajemnego uznawania dyplomów, zaświadczeń i innych dowodów kwalifikacji formalnych. Inna dyrektywa, określa licencje oraz ich uznawanie w zakresie samych statków żeglugi śródlądowej.

Prawo polskie w ramach przystosowania do prawa unijnego wprowadziło od początku 2002 roku nowe przepisy wykonawcze do ustawy, na mocy której wydawane są w Polsce zaświadczenia o spełnieniu wymogów

[32] R. Kacperczyk, *op. cit*., s. 63-68.

zdolności zawodowej tak, że mogą być one uznane na zasadzie wzajemności w państwach UE.

Ten wymóg zdolności nie dotyczy żeglugi na szlakach, które nie zostały uznane za żeglowne na własne potrzeby oraz statkami o ładowności nie przekraczającej 200 BRT.

Od 2004 roku wszystkie kraje UE razem z nowo przyjętymi ujednoliciły procedury i pragmatykę uprawiania żeglugi pasażerskiej i towarowej, w tym również kabotażu w innym kraju członkowskim.

Zgodnie z zapisami Ustawy o żegludze śródlądowej działalność przewozową statkami żeglugi śródlądowej może spełniać osoba, która spełnia co najmniej jeden z warunków:
- ukończenie szkoły wyższej o specjalizacji transportowej,
- ukończenie szkoły średniej o specjalności żegluga śródlądowa,
- posiadanie kwalifikacji zawodowych uprawniających do zajmowania stanowiska kierownika statku o ładowności ponad 200 ton,
- ukończeniu kursu, którego program uwzględnia tematykę z zakresu żeglugi śródlądowej,
- prowadzenie przez okres co najmniej dwóch lat działalności przewozowej w żegludze śródlądowej albo praca w tego typu podmiocie.

9.6. Statki w żegludze śródlądowej

W krajach Wspólnoty Europejskiej statek żeglugi śródlądowej obligatoryjnie musi posiadać świadectwo zdolności żeglugowej. Świadectwo takie jest wydawane dla statków towarowych o nośności powyżej 15 ton, statków pasażerskich służących do przewozu więcej niż 12 osób oraz holowników i pchaczy.

Świadectwo takie obejmuje także akwen pływania statku. W Polsce wyróżnia się cztery takie rejony:
- rejon zatok, oznaczony 1 (jedynką), w którym fala nie przekracza 2 m. Są to Zatoka Gdańska i Zatoka Pomorska,
- rejon zalewowo-jeziorowy, oznaczony symbolem 2, w którym może występować fala do wysokości 1,2 m, są to Zalew Wiślany, Zalew Szczeciń-

ski i Zatoka Pucka, Zbiornik Włocławek oraz wielkie jeziora mazurskie: Śniardwy, Niegocin, Mamry i Wigry,
– rejon o symbolu 3, w którym fala nie przekracza 0,6 m, wchodzą tu wszelkie rzeki żeglowne, kanały, porty morskie oraz pozostałe jeziora,
– rejon o symbolu 4, czyli wszelkie inne wody nieuznawane za żeglowne.

Struktura polskiej floty śródlądowej jest mocno przestarzała. Chodzi zarówno o wiek statków jak i też rodzaj stosowanych technologii. Problem w tym, że w Europie jak też w Rosji dominują barki motorowe (barki z własnym napędem), które są najbardziej mobilne i najbardziej ekonomiczne. Ten typ w Europie to 70% statków.

Przeciętna ładowność barki w Europie to 1550 ton. Od 2001 roku stosuje się znormalizowane barki typu „Europa" o tonażu 2 100 ton. Tego typu barka mogłaby pływać po Odrze od Brzegu Dolnego do Szczecina, ale nie będzie się mieściła pod mostami. Dla porównania, jej ładowność to 54 samochody, każdy o ładowności 40 ton.

W Europie stosuje się także w bardzo szerokim zakresie barki specjalistyczne, takie jak chemikaliowce, zbiornikowce, statki ro-ro, semikontenerowce i kontenerowce oraz, co jest bardzo ekonomiczne, statki morsko-rzeczne.

W Polsce dominuje barka o ładowności 500 ton. Dużo jest też jeszcze barek 300-tonowych. Również olbrzymia większość barek stosowanych w Polsce, o czym już pisaliśmy, jest bez napędu – dostosowana natomiast do pchaczy, lecz jest to już technologia przestarzała. Ponadto, praktycznie brak jest barek specjalistycznych, prawie cały tabor to barki masowe.

Problemem jest też wiek barek oraz pchaczy. W przedziale 1990-1996, liczba barek zarówno tych bez napędu, jak i motorowych obniżyła się o ponad połowę. Z liczby ok. 1400 do zaledwie 600 jednostek. Ocenia się, że dekapitalizacja barki to 22 lata. Ten wiek w 2010 roku osiągnęło już ponad 80% barek. Wśród około 130 czynnych pchaczy z wiekiem i dekapitalizacją jest jeszcze gorzej. Ponadto pchacze są dostosowane tylko do fal nie większych niż około 80 cm. Często ze względu na nieco większą falę nie mogą prowadzić barek ze Szczecina do Świnoujścia.

W celu odtworzenia floty rzecznej w 2002 roku został utworzony fundusz żeglugi śródlądowej, który udziela armatorom preferencyjnych kredytów na zakup nowego albo modernizację starego taboru pływającego. Jak dotąd najwięcej kredytów wykorzystała Odratrans oraz Żegluga Byd-

goska, ale fundusz jest w stanie pomóc tylko w zakupie około 60 jednostek w skali roku.

Polska, wchodząc do Unii, zobowiązała się do stosowania ograniczeń w podaży statków śródlądowych. W praktyce polega to na tym, że nabywać nowe statki można tylko w miejsce złomowanych.

9.7. Dokumenty i umowy przewozowe

W żegludze śródlądowej międzynarodowej podstawowym dokumentem przewozowym jest konosament.

W żegludze kabotażowej wykonywanej przez polskich armatorów wewnątrz UE jest stosowany dokument załadunkowy. Tego typu dokument jest wystawiany w imieniu polskiego armatora przez jego reprezentanta w Europie Zachodniej.

Na terenie kraju natomiast podstawą jest list przewozowy, ale substytucyjnie też może być stosowany konosament.

Jako szczegółowe mogą być zawierane umowy charterowe i bukingowe. Chartery to umowy, gdzie charterujący wynajmuje część lub całość statku do przewozu ładunku na ściśle określonej trasie. Mogą być również umowy charterowe o wynajem statku na określony czas. Tego typu umowy stosują również armatorzy w stosunku do załóg: kapitan lub cała załoga podpisuje umowę charterową i prowadzą działalność ekonomiczną. Umowy te są o tyle ograniczone, że ładunki zapewnia najczęściej armator. Natomiast buking polega na zgłoszeniu zamiaru przewozu ładunków, które powierzone są armatorowi.

Ceny za fracht mają charakter cen umownych i ustalone są odrębnie przez każdego armatora. Najczęściej podstawą wyliczeń jest jedna tona ładunku.

10. Transport multimodalny

10.1. Pojęcie transportu multimodalnego

Tego typu transport oznacza przewóz towarów w jednostkach ładunkowych przy użyciu co najmniej dwóch różnych gałęzi transportu na podstawie ujednoliconych warunków, wynikających z umowy o przewóz multimodalny zawartej między klientem a operatorem transportu multimodalnego.

W powyższym obszarze definicyjnym należy zwrócić uwagę na kilka elementów, które warunkują zaistnienie przewozów multimodalnych:

- Konieczność użycia jednostki ładunkowej, a to oznacza, że towar podlega manipulacjom przeładunkowo-składowym wraz z jednostką ładunkową.
- Konieczność wykorzystania środków transportowych z co najmniej dwóch gałęzi transportu. Może to być np. samochód – statek – samochód lub samochód – statek – wagon.
- Obowiązywanie tylko jednej umowy o przewóz.
- Zaangażowanie tylko jednego podmiotu odpowiedzialnego za organizację i cały proces dostawy towaru, jak też jednego dokumentu transportowego obejmującego całą trasę dostawy.

Na tej podstawie nie można zaliczyć do transportu multimodalnego np. przewozów węgla, towarów pakowanych w workach lub na paletach, mimo że użyte zostają środki przewozowe dwóch lub więcej gałęzi transportu.

Multimodalne przewozy wytwarzają metodologiczną podstawę do pełnej kompatybilizacji różnych gałęzi transportu.

Następuje również upodobnienie się warunków przewozów środkami poszczególnych gałęzi transportu, co spowodowane jest unifikacją jednostek ładunkowych.

Wewnętrzna integracja multimodalnych procesów transportowych dotyczy sfer następujących:
– techniczno-technologicznej,
– organizacyjnej,
– prawnej,
– dokumentacyjnej,
– cenowej.

10.2. Integracja techniczno-technologiczna

W systemach multimodalnych muszą ze sobą współdziałać środki transportowe, a także urządzenia przeładunkowe i manipulacyjne dostosowane do różnych środków transportu, jak również do tej samej jednostki ładunkowej. W praktyce są to bardzo specjalistyczne wagony, naczepy, barki i statki.

Podstawą w transporcie multimodalnym jest kontener. Jest to w chwili obecnej najbardziej uniwersalna jednostka ładunkowa. Stosowanie kontenera pozwala na eliminację małych ładunków drobnicowych. Tworzy się z wielu przesyłek drobnych, większe partie ładunkowe, które w następstwie ładuje się do kontenerów.

Sukces kontenera w światowej logistyce jest oczywisty. Zapewne trudno będzie sobie można wyobrazić inną, obok kontenera, jednostkę ładunkową.

O szerokim wykorzystaniu kontenera zadecydowała przede wszystkim normalizacja jego wymiarów. Chodzi oczywiście o normalizacje parametrów technicznych. Trzeba tutaj wspomnieć o Międzynarodowej Organizacji Standaryzacyjnej. Organizacja ta w 1968 roku opracowała normę ISO 668. Ta nowelizacja objęła:
– terminologię – odtąd używamy definicji, z której wynika, że kontener to urządzenie transportowe wielokrotnego użytku,
– wymiary wewnętrzne i zewnętrzne kontenerów,
– masę brutto,
– konstrukcję kontenera,
– wymagania w zakresie minimalnych wytrzymałości,

– oznakowanie i symbole,
– ujednolicenie przepisów dot. przeładunku i mocowania kontenerów.

Tak się złożyło, że chyba bezpowrotnie minęła epoka niektórych kontenerów. Mimo że zostały uznane i znormalizowane przez ISO kontenery 10 i 30-stopowe, w praktyce spedycji po prostu się nie przyjęły. W zasadzie to samo stało się z kontenerami połówkowymi.

Praktycznie zostało pięć typów kontenerów, których wymiary i parametry podajemy poniżej.

O wyborze, a zarazem pozostaniu takich, a nie innych kontenerów w światowej logistyce, zadecydowały przede wszystkim warunki transportu morskiego, czyli kontenery z serii 1.AA oraz 1.CC. Są to kontenery o długości 20 i 40 stóp, o szerokości 8 stóp i wysokości 8 stóp i 6 cali.

W podziale wg norm ISO uwzględniono też rodzaje ładunków, dla których są one przeznaczone.

Najpowszechniej stosowane kontenery to:
– w kategorii uniwersalnej:
  • kontenery zamknięte,
  • kontenery zamknięte z wentylacją,
  • kontenery z otwartym dachem,
  • kontenery o podstawie płytowej,
  • kontenery platformy.
– w kategorii specjalnej:
  • kontenery chłodnie,
  • kontenery zbiornikowe,
  • kontenery do ładunków sypkich.

Olbrzymią większość światowego parku kontenerowego, bo aż 87% zasobu wszystkich kontenerów na świecie, stanowią kontenery znormalizowane, przystosowane do transportu multimodalnego. Występują też, ale już tylko sporadycznie, kontenery użytkowane wyłącznie na lądzie. Mają one bardziej ażurową konstrukcję, mniejszą wagę, wytrzymałość itd. W praktyce światowej logistyki potwierdza się, że w kategoriach ekonomicznych kontener uniwersalny sprawdza się lepiej. Jest też specjalny rodzaj eurokontenerów. Mogą one być stosowane formalnie tylko w krajach UE i Europejskiego Obszaru Gospodarczego, ale praktyka wykazuje, że docierają one też do Afryki i Azji. Eurokontenery mogą pomieścić relatywnie więcej europalet, ponieważ są znacznie szersze.

Obok kontenerów sensu stricto są też stosowane substytuty tych znormalizowanych opakowań. Są to przede wszystkim nadwozia wymienne – inaczej samochodowe skrzynie ładunkowe bez podwozi. Nie są to konstrukcje zamknięte, nie posiadają bowiem poważnych słupów, a skrzynia ładunkowa jest pokryta brezentową najczęściej opończą. Wada tych nadwozi jest taka, że nie można ich układać w stosy i piętrzyć. Są natomiast znacznie tańsze od kontenerów.

Wymiary nadwozi są również znormalizowane. Najczęściej są to wymiary: długości 7,15 m i 13,2 m, szerokość 2,5 m. Wysokości są różne: od 2,5 m do 2,73 metra.

Europejski Komitet Normalizacyjny (EKN), określił dwa podstawowe rodzaje nadwozi wymiennych. Są to:
- kategoria A – nadwozia o długości od 12,19 m do 13,60 m,
- kategoria C (czyli krótki) o długościach 6,25, 7,15, 7,45 i 7,82.

W praktyce logistyki spotyka się jednak także często inne wymiary nadwozi wymiennych.

10.3. Inne rodzaje integracji multimodalnej

Praktyka logistyki, w tym również spedycji, narzuca użytkownikom pewne reguły gry. Stąd postępują również inne rodzaje integracji, w tym organizacyjna. Polega ona na tym, że licencjonowany operator transportu multimodalnego zastępuje klienta – nadawcę i odbiorcę w całokształcie wszelkich czynności organizacyjnych. Tu też trwa rywalizacja, w której wygrywa ten, który przewozi szybciej, taniej, efektywniej.

Kolejnym elementem integracji jest integracja prawna. Praktyka dnia dzisiejszego polega na tym, że całokształt operacji transportowo-spedycyjnej odbywa się w oparciu o jedną umowę.

Zleceniodawca utrzymuje kontakt z operatorem. To pozwala mu na zaoszczędzenie czasu i kosztownych kontaktów z przewoźnikami. Operator podejmuje się natomiast zorganizować cały kompleks procesu transportowego. Ma wtedy prawo zawierać we własnym imieniu wszelkie umowy: przewozowe, składowe, za i wyładunkowe. Wszystkie firmy zajmujące się

poszczególnymi fragmentami operacji odpowiadają właśnie przed operatorem.

Tu pojawia się kwestia odpowiedzialności za zaginięcie lub uszkodzenie ładunku. Wtedy wobec zleceniodawcy całą odpowiedzialność ponosi właśnie operator. Z kolei poszczególne podmioty wykonujące cząstki zlecenia odpowiadają przed operatorem.

Na tym etapie występuje ze względów oczywistych problem odpowiedzialności za zaginiony lub uszkodzony ładunek.

W zasadzie istnieją dwa alternatywne systemy odpowiedzialności za uszkodzony lub zaginiony ładunek.

– Jednolita odpowiedzialność, czyli sytuacja, w której po ustaleniu odcinka powstania straty operator odpowiada według przepisów i ustalonych z góry stawek za każdą szkodę.
– Odpowiedzialność sektorowa – oznacza, że kiedy ustali się miejsce powstania szkody, to operator musi odpowiadać za poszczególne sektory przewozu na podstawie infrastruktury prawnej dla każdego z sektorów.[33]

Integracja cenowa. Już na etapie przedstawiania oferty operator przedstawia cenę za kompleksową usługę. Wtedy też nadawca przesyłki jest o tyle w dobrej sytuacji, że może na przykład porównywać konkurencyjne oferty. Jest to tzw. kompleksowa oferta cenowa operatora.

Integracja dokumentacyjna. Występujący w miejsce większości dotychczasowych dokumentów, jeden zintegrowany dokument nazywany dokumentem transportu multimodalnego MTD. Ten dokument jest podstawą transportu towaru w relacji nadawca – odbiorca.

Jeżeli chodzi o transport morski, gdzie podstawą przewozu w sensie dokumentacji jest konosament, jedna struktura zrzeszona w UIRR pozostała przy liście przewozowym CIM, dodając do niego trzy dodatkowe strony (do ośmiu), natomiast towarzystwo JCF dostosowało swój konosament do dokumentu zdawczo-odbiorczego.

Spedytorzy posługują się specjalnym dokumentem FIATA (FBL), który przechodził przez kilka modyfikacji. Ostatnia wersja FBL FIATA, została wprowadzona w 2001 roku.

---

[33] J. Neider. D. Marciniak-Neider, *Transport multimodalny w Europie*, Gdańsk 2005, s. 134-143.

10.4. Transport multimodalny a intermodalny

W praktyce werbalnej oba te określenia stosuje się zamiennie. W języku polskim używano jeszcze w latach dziewięćdziesiątych nazewnictwa wywodzącego się z języka polskiego, ale obecnie używa się już określeń jak wyżej. Natomiast pojęcie, a raczej określenie intermodalny według niektórych publikacji występuje częściej na kontynencie północno-amerykańskim. Z kolei multimodalny – jako określenie, przyjęło się w Unii Europejskiej, Azji i Afryce. Jednakże na ogół określenie intermodalny jest pojęciem szerszym niż multimodalny. Transport intermodalny warunkuje konieczność przewozu w jednej jednostce ładunkowej różnymi środkami transportu, natomiast multimodalny dopuszcza możliwość zmiany jednostki ładunkowej i również używa różnych środków transportu.

Występują w zasadzie trzy podstawowe rodzaje przewozów multimodalnych:

- przewozy kontenerowe, dotyczy w większości przewozów lądowo-morskich,
- przewozy kolejowo-drogowe, przy czym tu wyróżniamy z kolei trzy ich systemy
  - A – przewóz wagonami samochodów ciężarowych różnych typów, z różnymi ładunkami,
  - B – przewóz szynowy samych tylko naczep siodłowych,
  - C – przewóz wagonami nadwozi wymiennych,
- przewozy promowo-lądowe.

Poszczególne typy przewozów różnią się między sobą wieloma aspektami technicznymi oraz także organizacyjnymi i prawnymi.

Zasada jest jednak wszędzie zachowana i brzmi następująco: „Jedna umowa, jeden partner, jeden dokument, jedna cena, jednolita odpowiedzialność".

W kategoriach już nieco historycznych należy docenić rolę morskich przewoźników, bo to oni ujednolicili system przewozów. Za kluczowy moment uważa się kwiecień 1966 roku, a więc nastąpiło to już dość dawno. Przypłynął wtedy do Europy amerykański statek „Fairland", przywożąc z USA ładunek około 230 kontenerów. Armatorem tego transportowca było wówczas amerykańskie przedsiębiorstwo Sea-Land – dziś jeden

z wiodących przewoźników i pionier zastosowania kontenerów w transporcie morskim.

Zaznaczyć należy, że w USA żegluga kabotażowa już w latach 50. XX wieku używała kontenerów. Nie da się ukryć, że kontener, jako mocne, szczelne opakowanie, przyjął się powszechnie. Niektórzy nazywają zastosowanie kontenerów „trzecią rewolucją".

Kontenery wymusiły zastosowanie zmian w praktyce funkcjonowania transportu. W ślad za technologią, bo do niej należą kontenery, zmieniła się dokumentacja, ubezpieczenia, prawo. Zasadnicze jest natomiast to, że w sposób znaczny spadły koszty.

Kontener wymusił zastosowanie i to równolegle – statków nowych typów. Okazało się bowiem, że „Liberty", czyli seryjnie budowane statki w okresie wojny i kilka lat po wojnie w zasadzie są niezbyt ekonomiczne w przewożeniu kontenerów. Zaczęto budować w pierwszym okresie semikontenerowce, a później najczęściej wielkie kontenerowce. Dziś na morzach i oceanach dominują jednostki kontenerowe, które zabierają od 2 do 4,5 tys. kontenerów. Są oczywiście jeszcze większe na przykład chińscy armatorzy (w praktyce państwo), zamawiają do obsługi bazy kontenerowej w Szanghaju wielkie kontenery, które mogą zabierać 6 600 kontenerów (TEU). W 2004 wprowadzono do eksploatacji kontenerowce o ładowności 8 500 TEU. W 2007 roku pływa już kilkanaście kontenerów o ładowności 7,5 tys. TE, oraz kilka o ładowności 10 tys. TEU. Zamówione (2009) są dalsze, już o pojemności 12,5 tys. TEU[34]. Rozwój kontenerowców determinowały przede wszystkim rozmiary śluz w Kanale Panamskim. Stąd kontenerowce pływające w relacji Atlantyk – Pacyfik są specyficzne. Wyższe i krótsze niż konwencjonalne transportowce, kontenery są piętrzone maksymalnie w stosach o wysokości 11 kontenerów. Wyższych się nie stosuje, gdyż firmy ubezpieczeniowe odmawiają ubezpieczenia, ich zdaniem, niestabilnego statku. Przez Kanał mogą przechodzić kontenerowce o maksymalnej ładowności 7,5 tys. TEU. Większe muszą płynąć dookoła przylądka Horn, przez wiecznie wzbudzoną Cieśninę Drake'a. To pociąga za sobą określone ryzyko. Stąd i wyższe stawki insurence – asekuracji, które Lloyd, ewentualnie inne firmy asekuracyjne wymagają dla ubezpieczenia ładunku.

---

[34] Szerzej *Podręcznik…*, *op. cit.*, s. 417-423.

W transporcie szynowym przewóz kontenerów odbywa się w specjalnych wagonach kontenerowych. Są to platformy zaopatrzone jedynie w specjalne czopy do mocowania kontenerów. Niekiedy przewozi się też kontenery na normalnych platformach, bez dodatkowych zabezpieczeń. Jest to jednak wysoce ryzykowne, szczególnie w wypadku ładunków lekkich lub pustych kontenerów. Wagon czteroosiowy stosowany powszechnie w Europie przewozi 3 TEU. W USA istnieją specjalne, niskie wagony, którymi przewozi się kontenery piętrowo, w dwóch a nawet trzech piętrach, lecz tego typu transport może odbywać się na liniach niezelektryfikowanych, których akurat w USA jest ponad 90%.

W przewozach kołowych kontener transportuje się z reguły ciągnikami siodłowymi. Duża naczepa zabiera 2 TEU, mniejsza, których w Polsce jest jeszcze większość, tylko 1 TEU.

W portach morskich, częściowo też śródlądowych, funkcjonują dziś specjalne przystanie lub bazy kontenerowe. Muszą to być części portów wyposażone w głębokowodne nabrzeża, duże place przeładunkowo-składowe oraz terminale umożliwiające przeładunek na i ze statków na samochody i kolej. Obok morskich, zbudowano także dużą sieć lądowych terminali kontenerowych. Do największych w Polsce należą terminale przeładunkowe w Medyce-Żurawicy i Sławkowie, ale z kolei do najnowocześniej wyposażonych – baza kontenerowa w porcie rzecznym w Gliwicach. Tu należy uczynić uwagę. Baza, o której mowa z portu rzecznego korzysta w minimalnym tylko stopniu. Generalnie obsługuje ona ruch kolejowo-samochodowy.

10.5. Zmiany w organizacji przewozów

Transport morski

Jak już wspominaliśmy, transport multimodalny ma swoją genezę właśnie w szeroko pojętej żegludze. To właśnie przewoźnicy morscy poszukiwali nowatorskich rozwiązań.

W ramach przewozów kontenerowych nastąpiła, co było zrozumiałe, koncentracja kapitałów i środków przewozu. Armatorzy musieli ze sobą

zawierać umowy konsorcyjne dotyczące wspólnej eksploatacji tonażu. Obecnie coraz częściej korzysta się w żegludze kontenerowej z tonażu czarterowego (charterowego). To wymusza daleko idącą racjonalizację i innowacyjność. Armatorzy wynajmują po prostu statki operatorom. Coraz częściej następują też, globalne alianse operatorów spedycji kontenerowej. Tym sposobem operatorzy starają się po prostu chronić swoje interesy ekonomiczne. Prawdopodobnie już w niedługim czasie będziemy mieli do czynienia z rynkiem, na którym będzie tylko kilku megaoperatorów.

Zmiany musiały zajść także w portach morskich. Wielkie, a nawet olbrzymie kontenerowce zawijają do coraz mniejszej ilości wielkich wyspecjalizowanych portów. Takich, które są dobrze zorganizowane, mają bezpośredni dostęp do sieci kolejowej i autostradowej. Nowoczesne porty w zakresie ładunków kolejowych są w pełni zautomatyzowane.

Zauważyć należy, że brak w tej „dziesiątce" portów na Wschodnim Wybrzeżu USA. Największa baza kontenerowa – port w Nowym Orleanie, zajmuje tu dopiero 18. pozycję (2009 r.), a Boston 26. pozycję (2009 r.). Z kolei porty polskie Gdynia – Gdańsk, czy Świnoujście znajdują się poza pierwszą setką jeżeli chodzi o wielkość przeładunków kontenerowych. Po Morzu Bałtyckim pływają statki o nośności do 2500 TEU. Przeszkodą dla większych kontenerowców są wejścia na Bałtyk, mianowicie możliwości przepustowe Kanału Kilońskiego oraz burzliwe wody cieśnin Kattegat i Skagerrak.

Organizacja

Tu przewozy odbywają się na podstawie jednej umowy przewozowej. Armatorzy żeglugowi po części „zeszli na ląd" i jako operatorzy i spedytorzy wykonują też usługi na lądzie.

Za intensyfikacją przewozów metodą transportu multimodalnego w Europie przeważają względy ekologiczne, ale istnieje pogłębiający się problem, gdyż w ramach Europejskiego Obszaru Gospodarczego około 83% przewozów towarowych wykonują pojazdy samochodowe. Mimo że normy ekologiczne są systematycznie podnoszone i praktycznie wszystkie popularne TIR-y muszą spełniać wymogi ekologiczne normy Euro 3, a są one dość wysokie, to jednak samochody zanieczyszczają środowi-

sko. Natomiast kolej, nie można powiedzieć, że w ogóle nie, ale w znacznie mniejszym procencie zanieczyszcza środowisko. Dlatego w polityce transportowej UE wyraźne w ostatnich latach jest dążenie do transportu zintegrowanego szynowo-drogowego, czyli multimodalnego. Kolej jest podmiotem konkurencyjnym również ekonomicznie.

Przeszkody oczywiście są. Stan torowisk poza Francją i Szwajcarią jest w Europie zdecydowanie zły. Kolej, mówiąc językiem ekonomicznym, „nie dorosła" jeszcze do spełniania usług o wysokiej jakości, a spedytorów zewnętrznych, nawet do kooperacji, dopuszczać nie chce.

Często, nie tylko w Polsce, zdarzają się opóźnienia w dostawach koleją. Operatorzy sygnalizują też do administratorów infrastruktury kolejowej, że ci stosują wysokie taryfy oraz nie wykazują elastyczności przy negocjowaniu upustów.

Systemy ICF i UIRR

ICF jest to kartel kolejowy, który zajmuje się przewozem ładunków chłodzonych. Kartel zajmuje się wyłącznie przewozami międzynarodowymi. Jako atuty stosuje jedną wspólną taryfę. Przewóz odbywa się na podstawie listu przewozowego CIM w ramach konwencji COTIF/CIM.

Ułatwieniem jest to, że nie występuje wówczas konieczność posiadania SAD.

ICF posiada regularne pociągi TECE, które tworzą europejską sieć pociągów kontenerowych.

UIRR jest z kolei formalnie tylko porozumieniem towarzystw przewozowych operujących na kolei. Celem UIRR jest koordynacja przewozów szynowo-drogowych w Europie. Do jego głównych celów należy:
- reprezentowanie interesów jego członków, szczególnie w strukturach międzynarodowych,
- koordynacja współpracy pomiędzy podmiotami stowarzyszeń,
- opracowanie materiałów dla swoich członków na temat rozwoju transportu kombinowanego.

Do UIRR należy obecnie 22 członków z 17 państw. Niestety, żaden polski podmiot, jak dotąd, do tego porozumienia nie należy. Wysiłki Szwajcarii, Austrii, Francji zaczynają dawać jak na razie skromne rezultaty.

Udział w europejskich przewozach szynowo-drogowych bardzo powoli rośnie. Ostatnio w 2009 r. było to 7%, ale podstawowa masa przewozów przypada na te trzy kraje. O ile struktury UE popierają czynnie ten rodzaj transportu, to poszczególne rządy są mniej zainteresowane.

W kategoriach technicznych spada w przewozach koleją udział naczep samochodowych i pojazdów ciężarowych, natomiast tendencje rosnące mają nadwozia wymienne, które nie wymagają specjalistycznych wagonów kolejowych.

10.6. Bariery i przeszkody w transporcie multimodalnym

Porty morskie, mimo że należą do peryferyjnych dla żeglugi po Morzu Bałtyckim, stale zwiększają swoje obroty. W roku 2009 łącznie obsłużyły 721 451 TEU. Natomiast spośród ładunków z i do Polski pewna część przechodziła i przechodzi dalej przez porty zachodnioeuropejskie. Główny udział ma tu Hamburg, ok. 100 000 TEU (2009 r.), znacznie mniej natomiast, bardziej odległy, Rotterdam.

Tutaj jednak rysuje się pewien kryzys. Towary do Polski docierają głównie na statkach feederowych z portów Zachodniej Europy. Tylko nieliczni jak dotąd armatorzy podjęli działania mające na celu tworzenie w Polsce lądowo-morskich łańcuchów transportowych.

Kieruje nimi przesłanka obiektywna. Bowiem polskie porty w zasadzie nie mają połączeń oceanicznych.

Od 2005 roku trzech armatorów feederowych: Balti Container Lines, Inter Marine Container Lines i Team Lines utworzyło między portami polskimi oraz Hamburgiem, Hanoverem i Bremą stałą linię (autostradę) żeglugową. Na początku pływało w niej sześć jednostek po dwie z każdej firmy. Obecnie (2010 r.) już jedenaście. W skali świata to niestety tylko skromny procent obrotów kontenerowych.

Przewozy kombinowane szynowo-kołowe przewoziły najwięcej towarów w latach 1994-1995, ale te obroty towarowe od 1999 roku gwałtownie

spadły nawet o 75%. Na dziś ten rodzaj przewozów nieco się rozwinął, bo transport samochodowy generuje wyższe koszty, ale równocześnie skraca czas[35].

Od 2004 roku przewozy multimodalne PKP Cargo wzrosły, ale tylko w niewielkim stopniu. Ogólny udział w przewozach PKP Cargo to tylko 1,3% (2009 r.).

Inne podmioty, jak CTL czy DB Schenker, posiadają nieco wyższy procentowy udział w przewozach multimodalnych, bo około 3%, ale jest to skutek znacząco mniejszej masy przewożonej przez te firmy.

Począwszy od 2005 roku PKP Cargo uruchomiło kilkanaście multimodalnych, codziennych pociągów regularnych w komunikacji międzynarodowej.

Są to głównie pociągi w relacjach:
- Rotterdam – Warszawa – Pruszków – Praga'
- Rotterdam – Poznań-Franowo,
- Rotterdam – Małaszewicze,
- Antwerpia – Poznań-Franowo,
- Duisburg (największy niemiecki port rzeczny) – Wrocław – Gliwice – Pruszków,
- Hamburg – Pruszków,
- Berlin – Gliwice – Sławków z przeładunkiem kontenerów w Gliwicach.

Natomiast DB Schenker wozi połączeniami regularnymi multimodalnymi transporty na trasach:
- Stuttgart – Wrocław – Gliwice,
- Norymbergia – Wrocław – Gliwice – Kraków,
- Berlin – Wrocław – Gliwice – Kraków – Medyka.

PKP Cargo uruchomiła też kilka ekspresowych pociągów kontenerowych łączących polskie porty z niektórymi wielkimi miastami w Polsce.

---

[35] R. Kacperczyk, *op. cit*. s. 91-93.

11. Podstawy logistyki spedycyjnej

11.1. Pojęcie logistyki

Logistyka w pojęciu merytorycznym to proces planowania, realizacji i kontrolowania przepływu i składowania surowców, produkcji w toku, a także wyrobów gotowych oraz związanych z tym informacji – od punktu początkowego do etapu konsumpcji.

Jest oczywiście cały szereg definicji logistyki. Jedna z nich opisuje logistykę jako zbiór strategicznych procesów, strategicznego zarządzania, przepływu towarów, związanych z tym informacji od źródła do konsumpcji.

W obszarze logistyki kluczowe będą zatem takie pojęcia jak:
- przepływ informacji,
- przepływ towarów,
- wykreowanie wartości dodanej.

Celem strategicznym logistyki jest znalezienie optymalnych – co nie zawsze znaczy najtańszych – rozwiązań w zakresie organizacji, technologii i w innych płaszczyznach, pozwalających optymalizować realny (fizyczny) przepływ dóbr materialnych, a także informacji. Z punktu widzenia konsumenta podstawowym celem jest obniżenie cen poprzez redukcję kosztów produkcji, spedycji itd.[36]

Generalnie logistyka z języka profesjonalnego – wojskowego – do szeroko rozumianej gospodarki weszła w latach osiemdziesiątych XX wieku.

W praktyce działania podmiotów gospodarczych sprowadzało się to do tego, że działy transportu i spedycji połączyły się w działy logistyki.

---

[36] P. Sikorski, *op. cit.*, s. 247-248.

W miarę rozwoju logistyki w praktyce pojawiły się też bariery. Obok kosztowej, ale ta mieści się zwykle w sferze czystej logistyki, funkcjonuje też coraz bardziej bariera związana z problemami kosztów: prędkości środków transportu i czynności pomocniczych. To dotyczy po prostu racjonalnych prędkości pojazdów transportowych. Stąd np. drogami wodnymi transportuje się te towary, które nie muszą być dostarczone w ekspresowym tempie. Wzrost szybkości powoduje też zazwyczaj wzrost kosztów takich jak: paliwo, wymogi bezpieczeństwa itd. Stąd rośnie liczba dużych centrów logistycznych na świecie, które pracują również po to, żeby maksymalnie skrócić czas dostarczenia towaru. Są to centra różnych podmiotów, skazane na współpracę ze sobą, bo nikt nie jest w stanie zbudować wielkiej ogólnoświatowej sieci logistyki.

Jednym z celów logistyki jest oczywiście pokonywanie tych i innych barier, które stale się pojawiają. Trzeba w szczególności popatrzeć analitycznie na operatora logistycznego z pozycji klienta. Trzeba spojrzeć również przez chwilę na problem od strony producenta. Producenci, którzy są na rynku, muszą być oczywiście konkurencyjni, ale muszą też rozbudowywać swój pion logistyki, jak również marketingu i samego zbytu. Życie producenta można podzielić na dwa modele: chronologicznie pierwszy: „build on demand", a następnie drugi: „build to order". Pierwszy model to ze względów pragmatycznych sytuacje, kiedy zarówno struktura zaopatrzeniowa jak i w szczególności zbyt, pracują normalnie. To optymalny model. Drugi natomiast, paradoksalnie częściej spotykany, kiedy w rzeczywistości najczęściej po stronie zbytu zdarzają się mniejsze lub często większe zastoje. Wtedy do akcji musi obligatoryjnie wejść operator logistyczny, sprawny przede wszystkim. Ma on za zadanie poprzez swoją działalność, poprawić powrót do poprzedniego modelu.

Istotne są także procesy wspierania logistycznego. Są to wszelkie czynności w zakresie zdarzeń i działań oraz także relacje, które muszą zabezpieczyć aspekt zasobów potrzebnych do realizacji podstawowych procesów przedmiotu gospodarczego, aby zasoby i ludzie byli dostępni w odpowiednim miejscu i czasie. Tu trzeba dodać, że jeszcze istotny jest czynnik kosztów.

Przy projektowaniu aspektu wsparcia logistycznego należy wykonać następujące czynności:
- zdefiniować podstawowe procesy,
- określić cele i zakres procesów wsparcia logistycznego,

– określić przepływy informacji potrzebnych zarówno do obserwacji zdarzeń jak też wykonania działań.

Wsparcie logistyczne musi być zintegrowane z innymi procesami w podmiocie. Te inne procesy to sprzedaż, marketing, produkcja, czynności księgowe oraz szereg innych.

Poniżej przedstawiamy, jak w uproszczonym przykładzie powinien wyglądać optymalny proces wparcia logistycznego w podmiocie gospodarczym:

– planowanie zaopatrzenia oraz same zakupy muszą odbywać się w oparciu o docelowy proces zbytu,
– spedycja, transport oraz dystrybucja muszą odbywać się w oparciu o dane z umów podpisanych przez dział zbytu z klientami,
– wszelkie procesy mobilne powiązane z gospodarką magazynową, w szczególności zapasami, muszą być podejmowane poprzez analizę budżetu,
– plany produkcyjne muszą brać pod uwagę wydatki na energię, a także dostępność technologii, amortyzacji maszyn,
– w zaopatrzeniu trzeba permanentnie uwzględniać technologiczne nowości,
– w projektowaniu trzeba stawiać na innowacyjność myśli naukowo-technicznej oraz zwracać uwagę, jeżeli to możliwe, na to, co planuje konkurencja.

Generalnie integracyjność procesów jest praktycznie wymuszona przez systemy informatyczne klasy ERP, które służą przede wszystkim do planowania zasobów[37]. Systemy ERP na rynkach posiadają oczywiście różną jakość i też różną cenę nabycia lub korzystania.

Wysokiej klasy ERP, np. Oracle, posiadają odrębne moduły służące zarządzaniu:

– planami zbytu, popytu i podaży,
– realizacją i przepływowym procesem realizacji zamówień klientów,
– harmonogramami realizacji dostaw,
– projektowaniem sterowania produkcją,
– analizą potrzeb zaopatrzeniowych oraz zakupami,

[37] E. Januła, T. Truś, *Gospodarka elektroniczna*, Warszawa 2010, s. 115-116.

– ewidencją magazynowych zapasów,
– planowaniem, realizacją inwestycji,
– organizacją kadr,
– księgowością,
– całokształtem procesów zbytu i transportu.

W każdym podmiocie gospodarczym – przynajmniej dobrze zorganizowanym, a tylko takie utrzymują się na rynku, musi działać system logistyczny czyli zintegrowany zbiór elementów wchodzących do procesu produkcji oraz procesów dystrybucji, przepływu surowców i materiałów. W strukturę tego systemu wchodzą też ludzie.

Tworzenie systemu wsparcia logistycznego jest zapewnieniem optimum poprzez ocenę poszczególnych konfiguracji oraz wsparcia logistycznego w poszczególnych przekrojach podmiotu. System wsparcia logistycznego, wspierając procesy wytwórcze podmiotu, dąży do zapewnienia:
– niezbędnego wyposażenia, uzbrojenia technologicznego,
– dostępności do cyklu usług wspierających wytwarzanie potencjału potrzebnego do wytworzenia podstawowego produktu,
– zabezpieczenia oczekiwanych zasobów ludzkich (wraz z kwalifikacjami) oraz zasobów informatycznych.

Te zamierzenia należy osiągnąć, co jest logiczne, stosunkowo najmniejszym kosztem oraz w możliwie najkrótszym czasie.

Pozostaje kwestia kosztów logistycznych, czyli ogółu kosztów ponoszonych przy osiąganiu zamierzonego celu, czyli budowy systemu wsparcia logistycznego oraz jego utrzymania.

Struktura rodzajowa kosztów logistycznych jest jak zwykle w takich wypadkach mocno dyskusyjna.

Generalnie w pojęcie obszarowe kosztów logistycznych wchodzą (i tu następuje wyliczenie w pewnym układzie chronologicznym):
– koszty związane z przyjęciem i obsługą zamówienia klienta (także gdy zamówienie jest poprzedzone zapytaniem ofertowym),
– koszty doboru i oceny dostawców,
– koszty magazynowe,
– koszty transportu i spedycji,
– koszty planistyczne: produkcji, sprzedaży, zakupów,
– koszty wyposażenia,
– koszty szkoleń pracowników,

– koszty utylizacji,
– koszty zwrotów (stornowania),
– koszty projektowania i utrzymania samego systemu logistycznego,
– koszty utrzymania serwisu,
– koszty utrzymania baz danych.

Nie od rzeczy będzie przypomnieć, że wraz z rozszerzeniem się zasięgu geograficznego podmiotu koszty muszą rosnąć.

11.2. Logistyka a spedycja

Spedytor tradycyjnie zaangażowany był w przebieg wsparcia logistycznego w tej części, która dotyczy wszelkich czynności przemieszczania surowców, półfabrykatów oraz w części związanej z dostarczaniem wyrobów gotowych do odbiorcy. Pozostałą część operacji logistycznej, czyli dystrybucję, opakowywanie, magazynowanie oraz nadzór nad procesem przewozu, realizował natomiast zleceniodawca. Zleceniodawca zabezpieczał też elementy bazowe systemu logistycznego, czyli magazyny, system informacyjny czy też inne elementy. Aktualnie wobec globalizacji gospodarki rola spedytora znacząco wzrosła, a jego funkcje stopniowo obejmują też inne obszary.

Podmioty gospodarcze mają najczęściej alternatywne typy: czy rozbudowywać własny system logistyczny czy całość problemów logistyki zlecić wyspecjalizowanej firmie logistycznej[38].

Można oczywiście stosować, i w praktyce jest to bardzo częste, model mieszany.

Spedytorzy działający również jako podmioty logistyczne stosują w zasadzie dwa modele:

1. 3PL – third party logistics provider,
2. 4PL – fourth party logistics provider.

[38] Zob. P. Sikorski, *Spedycja…*, *op. cit.*, s. 250-253.

W tabelce zamieszczamy porównywalną siatkę usług dodawanych w ofercie przez firmy spedycyjne i alternatywny podział zadań dostawców usług logistycznych typu 3PL i 4PL.

Tabela 11.1. Siatka usług oferowanych przez firmy spedycyjne

Zakres działalności	3rd party logistics provider	4th party logistics Provider
Relacja z usługobiorcą – właścicielem łańcucha dostaw i/lub sieci logistycznej	Outsourcing magazynu lub fragmentu przepływu logistycznego	Outsourcing całości zarządzania wszelkim przepływem dóbr
Projektowanie sieci transportowo-magazynowej	Narzucona przez usługobiorcę/klienta	Projektowana dla usługobiorcy/klienta
Zarządzanie jakością i poziomem usług	Swoich własnych	Wszystkich firm zaangażowanych
Kontrola przepływów logistycznych	Tylko do i z danego obszaru działalności	W całej sieci
Relacja z pozostałymi usługodawcami logistycznymi	Współpraca operacyjna	Zarządca (np. pytania ofertowe, negocjacje, warunki umowy, wymogi jakościowe usług itp.)
Główna kompetencja	Działalność operacyjna	Strategiczne zarządzanie siecią logistyczną

Źródło: Praca pod red., D. Marciniak-Neider, J. Neider, Podręcznik spedytora, PINFFA Gdynia 2006, s. 455

11.3. Gospodarka magazynowa w spedycji

Gospodarka magazynowa stanowi zawsze pewną podstawę logistyki. Na przełomie XX i XXI wieku zmieniło się metodologiczne podejście do gospodarki magazynowej. Już nie wielkość nagromadzonych zapasów, ale operatywność i ciągłość, czyli łańcuchy dostaw magazynowych decydują o sukcesie. Dlatego też współcześnie nie buduje się już wielkich wielopiętrowych budowli magazynowych. W ich miejscu powstają parterowe ażurowe budowle, których atutem jest dostępność, możliwość wewnętrznego przemieszczania towarów (surowców), dobre oznaczenie – praktycznie wyłącznie za pomocą kodów kreskowych, programy komputerowe i oczywiście ludzie z wysokimi kwalifikacjami itd.

Charakterystyka systemów prac magazynowych

Proces prac magazynowych jest wyrażony poprzez trzy rodzaje systemów. Stosowane są systemy:
- ręczny,
- zmechanizowany,
- skomputeryzowany-zautomatyzowany.

Systemy mechanizacji prac magazynowych związane są zawsze z urządzeniami, przy pomocy których wykonywane są czynności magazynowe.

Mechanizacja – potrzeba i wymogi techniczno-infrastrukturalne

Pragmatyka pracy magazynowej wytwarza takie sytuacje, że w pierwszej kolejności muszą być poddane procesom mechanizacyjnym prace z ładunkami ciężkimi lub wielkogabarytowymi. Dotyczy to także ładunków o ostrych krawędziach oraz kruchych, jak np. tafle szklane.

Pewnym problemem jest mechanizacja prac przeładunkowych i magazynowych z niebezpiecznymi substancjami chemicznymi, a w skrajnych sytuacjach również palnymi i wybuchowymi.

Mechanizacji wymagają również procesy ręczne, ale powtarzalne, które wymagają dokładności i szybkości wykonywania[39].

Całokształt czynności związanych z przeładunkami, piętrzeniami ładunków oraz przesuwaniem i przemieszczaniem powinien być zmechanizowany. Z kolei kontrola jakościowa czyli liczenie, odczytywanie symboli – chociaż są czytniki –wykonywana jest najczęściej ręcznie.

Ponadto są też magazyny małe. W tego typu obiektach często wprowadzenie mechanizacji jest po prostu nieopłacalne i musi być stosowany wtedy system ręczny.

Ręczne systemy pracy magazynowej

Praca ręczna w magazynach opiera się na wysiłku człowieka, który wykonuje podstawowe czynności magazynowe.

---

[39] E. Januła, T. Truś, *ABC magazyniera*, Krosno 2010, s. 50-56.

Ten system jest przystosowany do magazynów podręcznych, narzędziowych, międzyoperacyjnych, rozdzielni oraz magazynów przysklepowych, także w większości magazynów materiałów biurowych.

Generalnie ręczny system prac magazynowych stosuje się w magazynach:
- o małych powierzchniach oraz niewielkiej wysokości,
- o niewielkiej przepustowości, w których z punktu widzenia ekonomicznego byłoby przesadą stosowanie urządzeń mechanicznych.

Część zajęć ręcznych wykonuje się oczywiście również w magazynach zmechanizowanych. Pisano o tym wyżej.

Jednocześnie system ręczny dominuje nadal w magazynach o małej wysokości kondygnacji (do 5 m) oraz niskiej wytrzymałości stropów – do 1000 kg na 1 m^2. Po prostu współczesne wózki mechaniczne są coraz cięższe i właśnie to uniemożliwia ich użycie przy słabych stropach.

Przepisy i normy

Zgodnie z rozporządzeniem MPiPS z 14 marca 2000 r., przy przemieszczaniu przedmiotów za pomocą ręcznych urządzeń transportowych wielkości obowiązujące są ustalone następująco:

Przemieszczenie przedmiotów przez 1 pracownika.

Norma przenoszonych przedmiotów nie może przekroczyć:
- 30 kg przy pracy stałej,
- 50 kg przy pracy dorywczej, czyli nie więcej niż 4 przedmioty.

Istnieje jeszcze jedno obwarowanie:
- Nie wolno przenosić przedmiotów o masie przekraczającej 30 kg na wys. 4 m lub na odległość przekraczająca 25 m.
- Również wielkość sił użytych przez pracowników do poruszania elementów urządzeń służących do ręcznego przemieszczania przedmiotów, na przykład dźwigni, korb i kół, nie może przekraczać:
- 250 N – w przypadku obsługi oburęcznej,
- 120 N – w przypadku obsługi jednoręcznej.

Dopuszczalne jest oczywiście ręczne przetaczanie przedmiotów typu beczki lub rury o wielkich średnicach. Muszą tu być zachowane wartości sił tj. 300 N przy pchaniu oraz 250 N przy ciągnięciu. Wtedy masa ręcznie przetoczonych przedmiotów po terenie poziomym nie może przekraczać

300 kg na jednego pracownika – natomiast ręcznie wtaczanych przedmiotów na pochylnie przez jednego pracownika nie może przekraczać 50 kg.

Pozostaje sprawa dużych gabarytowo przedmiotów, których długość przekracza 4 m i masa 30 kg. Transport winien odbywać się wtedy zespołowo, tak jednak, aby na jednego pracownika maksymalna masa nie przekroczyła 25 kg przy pracy stałej i 42 kg przy pracy dorywczej.

Zabrania się natomiast przenosić wszelkie przedmioty o masie przekraczającej 500 kg.

Odrębnym problemem jest przenoszenie materiałów szkodliwych i niebezpiecznych. Tu organizacja pracy z użyciem przenoszenia ręcznego powodować musi pełne zabezpieczenie prac tak, aby w pełni eliminować zagrożenia. Przepisy określają przenoszenie butli z gazami, materiałów wybuchowych oraz metali (w pojemnikach) w stanie płynnym. Tu z kolei maksymalny ładunek na jednego pracownika może wynosić 25 kg. Kwasy i inne żrące ciecze winny być transportowane na odpowiednich wózkach. Wyjątkowo mogą być przenoszone przez dwóch pracowników w odpowiednich koszach z uchwytami.

Wózki ręczne oraz taczki, których powszechnie używa się w magazynach przy transporcie ręcznym, też mają ograniczone przepisami maksymalne dopuszczalne ładunki. Po terenie płaskim masa ładunku na wózku nie może przekraczać 450 kg na pracownika, natomiast w terenie pochyłym, gdzie nachylenie przekracza 5%, ładunek łącznie z masą wózka nie może przekraczać 350 kg. Gdzieniegdzie stosowane są do transportu magazynowego szyny. Tu z kolei maksymalny ciężar łącznie z masą wózka nie może przekraczać 600 kg na pracownika. Tory występują z reguły tylko na płaskim terenie. Jednakże mogą występować też minimalne pochyłości. Norma przewiduje tu, że przy pochyłości nie większej niż 2%, – ładunku i wózka łącznie – ciężar nie może przekraczać 450 kg na pracownika. Tu dodatkowo pojawia się sprawa hamulców. Pojazdy szynowe powinny mieć dwa niezależne systemy hamulcowe.

Zapisano też w rozporządzeniach ciężar ładunków maksymalnych łącznie z masą taczki. Ciężar transportowany tym pojazdem nie może przekraczać 100 kg po powierzchni twardej i 25 kg po powierzchni nieutwardzonej[40].

---

[40] *Ibidem*, s. 64-69.

Układanie towarów na regałach i półkach jest rutynową czynnością magazynową. Przyjmuje się, że ładunki układane na poziomie wyższym niż 1,5 m. układane są za pomocą podestów lub drabin.

Przyjmuje się też maksymalne szerokości dróg transportowych w magazynach. Przedstawione są w poniższej tabeli.

Tabela 11.2. Szerokość dróg transportowych

Rodzaj ruchu	Przeznaczenie drogi	Dla bezsilnikowych środków transportowych
Ruch jednostronny	Tylko dla ruchu pieszego z ładunkiem	b = a + 30 cm, nie mniej niż 120 cm
	Tylko dla środków transportowych	b = a + 60 cm, nie mniej niż 120 cm
	Dla środków transportowych i ruchu pieszego	b = a + 90 cm,
Ruch dwukierunkowy	Tylko dla ruchu pieszego z ładunkiem	b = 2a + 30 cm, nie mniej niż 120 cm
	Tylko dla środków transportowych	b = 2a + 90 cm,
	Dla środków transportowych i dwukierunkowego ruchu pieszego	b = 2a + 180 cm,

a – szerokość środka transportowego (lub ładunku, jeżeli jego szerokość jest większa od szerokości środka transportowego)

Źródło: E. Januła, T. Truś, ABC magazyniera, KaBe, Krosno 2010

Składowanie towarów w opakowaniach

W dalszym ciągu znaczące ilości towarów docierają do magazynów w opakowaniach niestandardowych. Składowanie towarów w opakowaniach fabrycznych lub innych powinno odbywać się na półkach lub regałach. Czasem również w stosach. Ten ostatni sposób zależy od wytrzymałości opakowań, bo jest to oczywiście sposób tani i optymalny. Wyroby natomiast o nieregularnych kształtach oraz nieodporne na piętrzenie obowiązkowo muszą być wkładane do regałów.

Występuje tu wspomniany już aspekt korzystania z drabin. Wyroby muszą być umieszczone na podeście, pracownik nie może wchodzić na drabinę trzymając towary w rękach. Wyroby na podesty mogą być też dostarczone przy pomocy wciągarki lub też za pomocą wózka widłowego podnośnikowego.

Magazyny zmechanizowane

Zmechanizowane magazyny oparte są na zastosowaniu wózków widłowych podnośnikowych. Jest to aktualnie najbardziej popularny system ładunkowy. Dostępne wózki podnośnikowe charakteryzują się dużym zróżnicowaniem udźwigów od 400 kg, do nawet 30 000 kg. Te ostatnie są to najczęściej ciężkie wózki do przeładunków wielkich kontenerów. Mogą one też podnosić na wysokość do około 14 m.

Wózki widłowe

Podstawowe rodzaje wózków widłowych w magazynach zmechanizowanych wykonują następujące czynności:
- przemieszczania,
- przeładowania,
- piętrzenia,
- kompletacji.

Technicznie klasyfikuje się wózki z uwagi na:
- udźwig,
- wysokość podnoszenia,
- szerokość drogi roboczej,
- możliwości przemieszczania ładunków.

Wózki widłowe do pracy w magazynach zmechanizowanych zostały podzielone na kilka grup:
- wózki widłowe unoszące,
- wózki widłowe podnośnikowe prowadzone,
- wózki widłowe kierowane uniwersalnie,
- wózki widłowe przystosowane do pracy w wąskich korytarzach,
- wózki widłowe do dłużyc.

Wózki widłowe unoszące – to najbardziej rozpowszechnione rodzaje tych pojazdów. Parametry konkretnych wózków dobierane są według:
- masy przemieszczonych ładunków,
- natężenia pracy,
- odległości przewozu.

Wózki widłowe podnośnikowe prowadzone sterowane są przez pracownika idącego za, czasem też przed wózkiem. Te wózki ze względu

na małą wydajność, m.in. wolne tempo jazdy, stosowane są praktycznie w magazynach o niewielkiej wysokości składowania – zazwyczaj do 5 m oraz niewielkiej przepustowości. Natomiast ich zaletą jest niewielka masa własna, co umożliwia operowanie w magazynach ze stropami o niewielkiej wytrzymałości.

Ostatnio najczęściej stosuje się wózki podnośnikowe kierowane uniwersalnie[41].

Wózki tego rodzaju z masztem stałym służą do rozładunku środków transportu zewnętrznego oraz piętrzenia jednostek ładunkowych w magazynie. Operatorzy siedzą przodem do kierunku jazdy. Są to wózki bardzo zwrotne, o dużych wydajnościach ładunkowych. Pozwalają one na składowanie towarów do 7 m wysokości.

Nowocześniejszymi wózkami są te zaopatrzone w maszt typu Hi-Lo, co umożliwia wjazd w zasadzie do każdego wnętrza, również do samochodu ciężarowego, krytego wagonu lub też kontenera. Niekiedy wózki te wyposażone są również w kabinę operatora.

Stosuje się też, w zależności od typu magazynu, wózki podnośnikowe specjalne z widłami obrotowo-przesuwnymi oraz wózki z widłami teleskopowymi. Zaletą tych specjalistycznych wózków jest możliwość podejmowania ładunków z wielu stron.

Z kolei wózki z widłami teleskopowymi mogą podejmować ładunki z dwóch stron, ale wyposażone są w układ kół prowadzących oraz sterujących jazdą wózka. Są to wózki, które nie muszą wykonywać manewrów ustawienia wózka prostopadle do regału, przez co czas trwania cyklu transportowego i złożenia towaru w gnieździe jest relatywnie krótszy niż w przypadku wózków podnośnikowych czołowych. Ponadto wózki tego systemu mogą podnosić aż do wysokości około 14 m.

Kolejną grupę wózków stanowią wózki kompletacyjne. Tu z kolei kabina operatora jest podnoszona wraz z widłami na określoną wysokość. Zapewnia to znakomitą widoczność, co oczywiście umożliwia lepszą manipulację ładunkiem.

Dłużyce podnosi się i transportuje jeszcze innym rodzajem wózków. Muszą to być pojazdy bardzo zwrotne wobec gabarytów ładunku.

---

[41] Szerzej E. Januła, T. Truś, *ABC…*, *op. cit*. s. 77-91.

Stosuje się tu wózki podnośnikowe boczne oraz czołowo-boczne.

Wózki należy dobierać do pracy z przeznaczeniem do konkretnego magazynu. Parametry, pod kątem których dobiera się wózki, są następujące:
- wysokość składowania,
- wytrzymałość podłogi w magazynie,
- przepustowość strefy
- plan zagospodarowania przestrzeni składowej.

Na tej podstawie ustala się takie parametry jak:
- udźwig,
- wysokość podnoszenia,
- wydajność przeładunkową,
- szerokość korytarza.

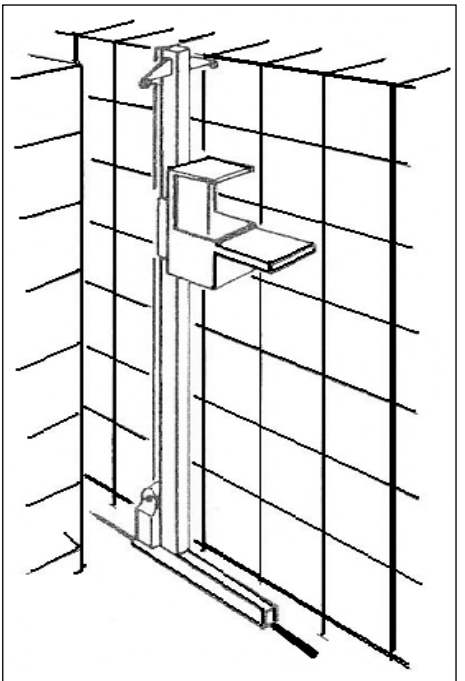
Magazyny obsługiwane układnicami regałowymi

Chodzi tu o magazyny wysokie. Układnice, o których mowa, służą do piętrzenia ładunków w gniazdach regałów. Układnice poruszają się w korytarzach międzyregałowych na szynach jezdnych.

Układnicami można układać towary na wysokość powyżej 15 metrów. Są to oczywiste zalety w stosunku do wózków widłowych. Z kolei wadą jest to, że układnice mogą pracować tylko w ograniczonym obszarze (szyny).

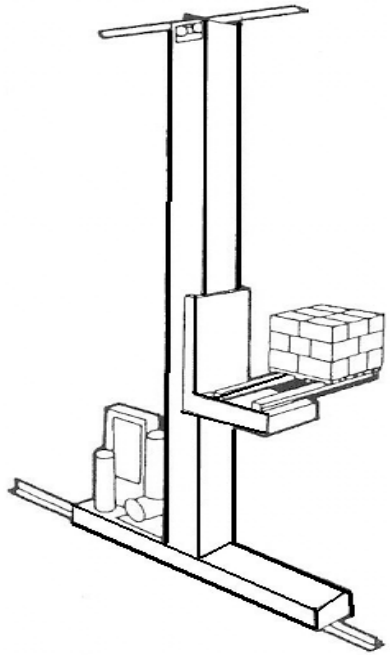
Wyróżnia się kilka podstawowych typów układnic regałowych:
- ze sterowaniem ręcznym,
- ze sterowaniem automatycznym – tutaj steruje zazwyczaj system komputerowy.

Rysunek 11.1 pokazuje układnicę ręczną z kabiną kompletacyjną.



Rys. 11.1. Układnica ręczna

Źródło: E. Januła, T. Truś, ABC magazyniera, Krosno 2010



Rys. 11.2. Układnica automatyczna

Źródło: E. Januła, T. Truś, ABC magazyniera, Krosno 2010

Na rysunku 11.2. przedstawiono układnicę regałową automatyczną.

Wyliczenia ekonomiczne dają wynik pozytywny już przy 8 metrach wysokości układania. Dalsze zalety to:
- wyższa wydajność prac przeładunkowych,
- mniejsza szerokość korytarzy międzyregałowych,
- możliwość automatyzacji czynności składowania.

Wadą jest natomiast kosztowne oprzyrządowanie, które trzeba zakupić przy tego typu magazynach.

Magazyny zautomatyzowane. Pierwszy i drugi poziom automatyzacji

Poszczególne segmenty gospodarki muszą uzyskiwać coraz większą wydajność. Dotyczy to również szeroko pojętej gospodarki magazynowej. Automatyzacja coraz bardziej zastępuje człowieka, szczególnie w pracach, które wymagają znaczącego wysiłku czynnego.

Generalnie automatyzacja dotyczy dwóch stref magazynowych:
- składowania,
- kompletacji.

Wprowadza się też automatyzację w pozostałych strefach magazynowych, mianowicie w strefie przyjęć oraz strefie wydań.

W ramach automatyzacji występują dwa zasadnicze poziomy, które określa się jako pierwszy i drugi:
- poziom pierwszy – to taki, w którym występują tradycyjne urządzenia magazynowe wykonujące czynności w systemie sterowania automatycznego,
- poziom drugi – to taki, w którym dominują urządzenia nowej generacji, stanowiące wyspecjalizowaną grupę robotów kompletacyjnych oraz paletyzujących.

Pierwszy poziom automatyzacji.
W tym poziomie dokonuje się automatyzacji czynności składowania, przemieszczania oraz formowania jednostek ładunkowych z ładunków jednorodnych.

Do tego typu urządzeń możemy zaliczyć:
- układnice regałowe o sterowaniu automatycznym,
- linie przenośników wałkowych rolkowych, podwieszanych podłogowych pracujących w systemie automatycznym,
- paletyzatory do formowania jednostek ładunkowych o sterowaniu automatycznym.

Drugi poziom automatyzacji.
Jest to automatyzacja realizowana przy pomocy urządzeń nowej generacji, czyli robotów kompletacyjnych. Rozbudowane roboty umożliwiają kompletację w bardzo różnych czasem układach i konfiguracjach.

Generalnie stosuje się roboty:
- stacjonarne,
- przejezdne.

Te pierwsze to najczęściej roboty wyposażone w ramię zakończone przegubowym chwytakiem przyssawkowym. Z przenośnika podającego robot przenosi wybrane asortymenty na palety kompletacyjne, zgodnie z poleceniami w systemie sterowania.

Roboty przejezdne występują w kilku konfiguracjach:
- podłogowych,
- zainstalowanych na regałach,
- zainstalowanych na układnicach regałowych.

Przejezdne podłogowe instaluje się na wózkach szynowych. Operują przy pomocy ramienia teleskopowego.

Robot zainstalowany na wózku przemieszcza się wzdłuż rzędu jednostek ładunkowych i zgodnie z programem wybiera odpowiedni asortyment i ilość sztuk kompletowania.

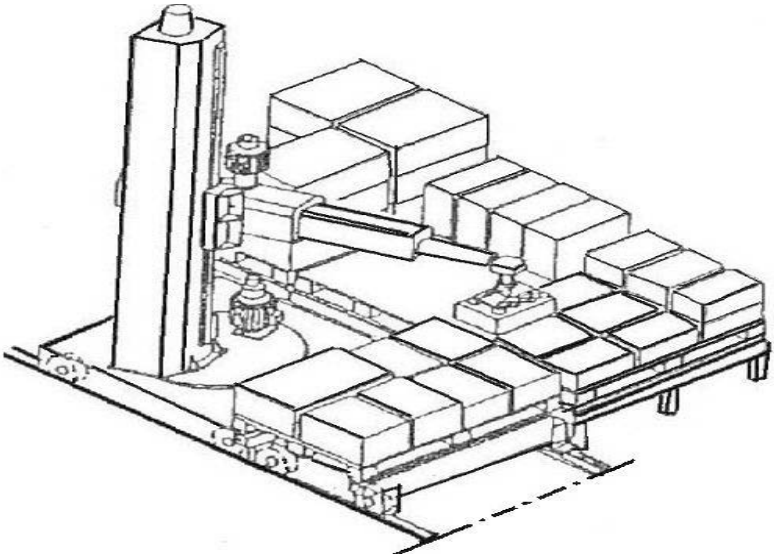
Roboty przejezdne zainstalowane na regałach są to w zasadzie manipulatory wyposażone w obrotowe ramię z chwytakiem przyssawkowym.

Manipulator wykonuje analogiczne czynności jak w poprzedniej sytuacji.

Roboty przejezdne zainstalowane na układnicy stanowią połączenie manipulatora teleskopowego z automatyczną układnicą regałową.

Manipulator teleskopowy zainstalowany został wraz z pojemnikiem karuzelowym kompletacyjnym na kolumnie układnicy z możliwością poruszania się w zakresie całej wysokości kolumny, dokonującej czynności kompletacyjne różnych drobnych asortymentów składowanych w pojemnikach.

Rysunek 11.3. przedstawia przejezdny robot kompletacyjny podłogowy.



Rys. 11.3. Robot przejezdny podłogowy

Źródło: E. Januła, T. Truś, ABC magazyniera, Krosno 2010

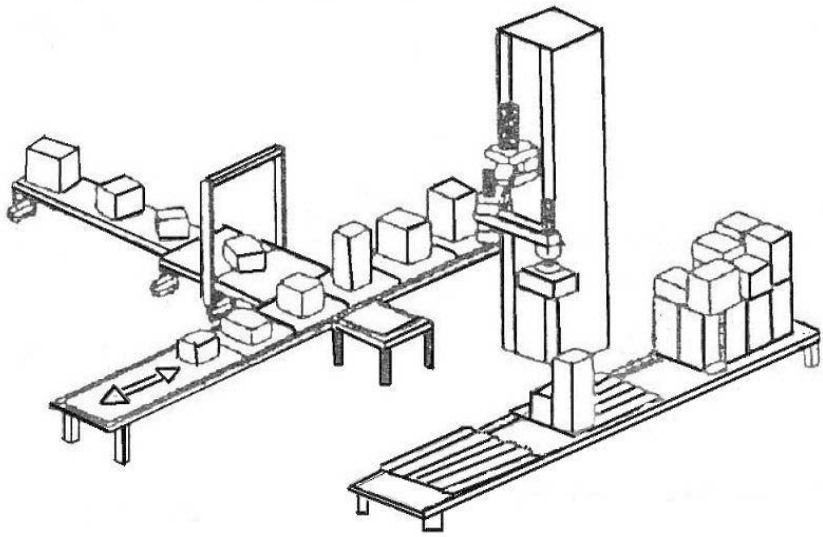
Na rysunku 11.4. pokazano robot kompletacyjny typu stacjonarnego.

Całokształt procesu magazynowego jest to cały zestaw czynności, które są wykonywane w trakcie przepływu towarów przez magazyn.

Czynności magazynowe są realizowane w specjalnych przestrzeniach (strefach) magazynowych, które dzielą się na:

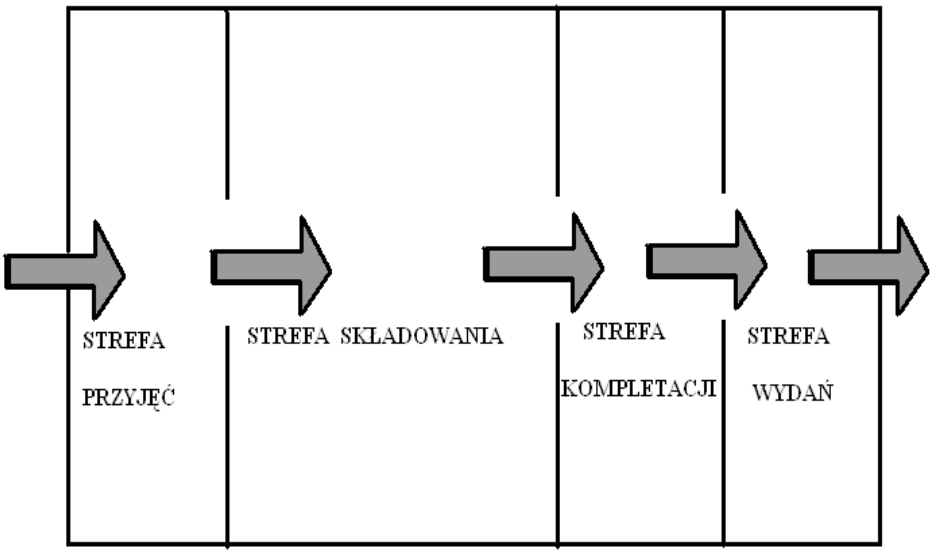
- strefa przyjęć – przeładunek środków transportu zewnętrznego i przyjęcie towaru do magazynu,
- strefa składowania – dla wszelkich czynności składowania,
- strefa kompletacji – dla czynności kompletacji do wydania,
- strefa wydania – do czynności wydawania oraz załadunku na środki transportu zewnętrznego.

Rysunek 11.5. przedstawia proces magazynowania.



Rys. 11.4. Robot stacjonarny

Źródło: E. Januła, T. Truś, ABC magazynier, Krosno 2010



Rys. 11.5. Proces magazynowania w układzie prostym

Źródło: E. Januła, T. Truś, ABC magazyniera, Krosno 2010

Prosty przebieg procesu magazynowego występuje w magazynach o obrocie pełnymi jednostkami ładunkowymi, w których dokonywane jest przyjmowanie, składowanie oraz wydawanie w takich samych jed-

nostkach ładunkowych, w jakich zostały dostarczone do magazynu bez zmiany kształtów wymiarów oraz sposobu zabezpieczenia[42].

Złożony przebieg procesu magazynowego z kolei występuje w magazynach kompletacyjnych, w których dostarczone jednorodne asortymenty podlegają rozformowaniu, sortowaniu, przepakowaniu w jednostki magazynowe.

Transportowy system kontenerowy w gospodarce magazynowej

Kontenerowy System Transportowy (KST) to zintegrowany system przewozu i przeładunku towarów formowanych w kontenerowe jednostki ładunkowe. W tym systemie potrzebna jest pełna współpraca przewoźników reprezentujących różne rodzaje transportu zewnętrznego: kolejowy, samochodowy, czasem również morski i lotniczy, w celu dostawy towaru w systemie wzajemnej relacji „od drzwi nadawcy do drzwi odbiorcy", jednym lub kilkoma rodzajami transportu.

Najbardziej charakterystyczne w tym systemie jest to, że nie występuje w nim konieczność rozformowania kontenerów w czasie rozładunku przy zmianie rodzaju transportu.

KST jest już przyjętym powszechnie systemem w relacjach międzynarodowych i kraje przestrzegają przepisów i norm.

Stosowanie KST daje następujące korzyści:
- zabezpieczenie ładunku przed uszkodzeniem i kradzieżą,
- możliwość stosowania lekkich opakowań
- skrócenie czasu transportu ładunków,
- dostawy ładunku „od dnia do dnia"
- możliwość doprowadzenia kontenera do linii produkcyjnej.

Kontenery są oczywiście znormalizowane i w ogólnym podziale możemy wyróżnić następujące rodzaje:
- **małe** – o masie brutto do 2500 kg i pojemności 3 m^3,
- **średnie** – o masie brutto od 2500 do 10000 kg i pojemności powyżej 10 m^3,
- **wielkie** – o masie brutto powyżej 10000 kg i pojemności powyżej 10 m^3.

---

[42] *Ibidem*, s. 86-91.

Kontenery małe i średnie jako niezupełnie znormalizowane wymiarowo są coraz mniej dostosowane do parametrów współczesnego transportu, są też sukcesywnie coraz mniej używane, ale pozostaje ich jeszcze stosunkowo duża ilość. W związku z tym będą jeszcze długo używane, ale bardziej jako pojemniki do składowania magazynowego.

Natomiast wielkie kontenery stanowią element kontenerowego systemu transportowego obejmującego znormalizowane kontenery serii 1 ISO, środki techniczne do ich przeładunków i przewozów. Natomiast system organizacyjny, zapewnia szybką dostawę ładunków jednym lub kilkoma rodzajami transportu w komunikacji zarówno krajowej jak i międzynarodowej.

Kontenery wielkie budowane są w kilku wersjach:

- **Kontenery wielkie** budowane zamknięte o kształcie prostopadłościanu. Mają one sztywną solidną konstrukcję.
- **Kontenery specjalistyczne** – chłodzone lub ogrzewane W ich wnętrzu lub na zewnątrz mieszczą się komory z agregatami.
- **Kontenery specjalne**, otwarte, w których ściany boczne oraz dach nie posiadają trwałego poszycia. Wśród nich występują również kontenery zbiornikowe przeznaczone do przewozu cieczy i gazów.

Ze względu na przeznaczenie i rozwiązania konstrukcyjne rozróżniamy kontenery:

- kontener uniwersalny ogólnego przeznaczenia,
- kontener z otwartym dachem,
- kontener o bokach otwartych,
- kontener z otwartym bokiem i dachem,
- kontener platforma,
- kontener cysterna,
- kontener do ładunków masowych,
- kontener do ładunków stałych luzem,
- kontener z wentylacją,
- kontener chłodniczy,
- kontener izotermiczny,
- kontener ogrzewany,
- kontener termiczny,
- kontener termiczny mechanicznie chłodzony.

Przemieszczanie jednostek ładunkowych kontenerowych jest uzależnione od rodzaju transportu, do którego są one przystosowane:

– naziemnego – drogowego, szynowego, morskiego;
– powietrznego – lotniczego i naziemnego.

Cechą charakterystyczną kontenerów wielkich jest to, że mają jednakowe szerokości i wysokości, natomiast za podstawę długości przyjęto wymiar kontenera 1 A dodając tzw. luz „manipulacyjny", który wynosi 76 mm. Wymiary dla kontenerów typu C i D ustala się w następujący sposób: dzieli się wymiary kontenera 1 A na 2 i na 4. Natomiast wymiar kontenera typu B ustalono jako wymiar pośredni.

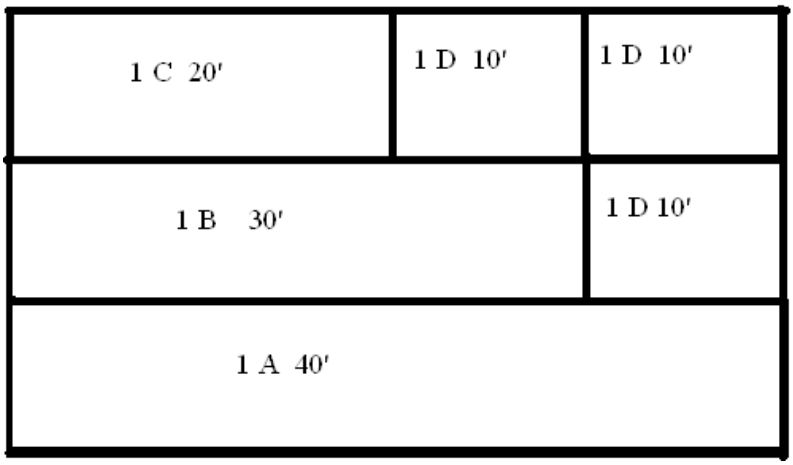
W transporcie rozpowszechnione są kontenery ISO. Wymiary charakterystyczne dla kontenerów serii 1 ISO przedstawiono w tabeli 11.3.

Tabela 11.3. Wymiary dla kontenerów serii 1 ISO

Kontenery serii 1 ISO						
Typ kontenera	Wymiary w [mm]			Masa brutto w kN	Wielkość w stopach	Pojemność w cm^3
	długość	szerokość	wysokość			
1 A	12 192	2 438	2 438	304,80	40'	60
1 B	9 125	2 438	2 438	254,00	30'	46
1 C	6 058	2 438	2 438	203,20	20'	30,5
1 D	2 991	2 438	2 438	101,60	10	14,3

1 kN = 100 kg
1 stopa = 12 cali = 3004,8 mm

Źródło: E. Januła, T. Truś, ABC magazyniera, Krosno 2010



Rys. 11.6. Współzależność wymiarowa kontenerów wielkich serii 1 ISO
Źródło: E. Januła, T. Truś, ABC magazyniera, Krosno 2010

W konteneryzacji ważną rolę odgrywa współzależność wymiarowa kontenerów wielkich serii ISO. Warto wiedzieć, że współzależność wymiarowa musi współgrać z jednostkami ładunkowymi, środkami transportowymi, jak również z przestrzenią magazynową (rys. 11.6).

Podmiot gospodarczy, który chce istnieć i konkurować, szczególnie w aspekcie globalnym, po prostu jest zmuszony wykonać outsourcing operacji magazynowych, w konsekwencji podjąć kooperację z wyspecjalizowanymi firmami, które oferują usługi magazynowania o wysokim standardzie.

11.4. Optymalny spedytor

Należy od początku założyć, że optimum jest to pewna jakość, do której się permanentnie dąży. Stałe doskonalenie, innowacyjność w zakresie spedycji z jednej strony, ale z drugiej bariery, które wytwarzają koszty, to pewnego rodzaju quantum spedycji.

W praktyce istnieje pięć wymagań wobec optymalnego spedytora. Są to:
- czas,
- koszt,
- pewność i niezawodność,
- elastyczność,
- dyspozycyjność.

Wewnątrz tych wymagań (czynników) funkcjonuje model optymalnego spedytora.

Chodzi po prostu o to, żeby np. towar dostarczyć jak najszybciej, po jak najniższej cenie, w sposób niezawodny itd.

Praktyka realna to taka, że mobilny spedytor decyduje w trakcie wykonywania operacji transportowej o sposobie przemieszczenia ładunku. Istotna jest też konkurencyjność, bo oczywiście wymusza ona, obok obniżenia cen frachtu, także lepsze i bardziej dogodne warunki obsługi logistyczno-spedycyjnej.

12. Informatyka w działalności spedycyjnej

12.1. Pojęcie i zakres technologii informatycznych

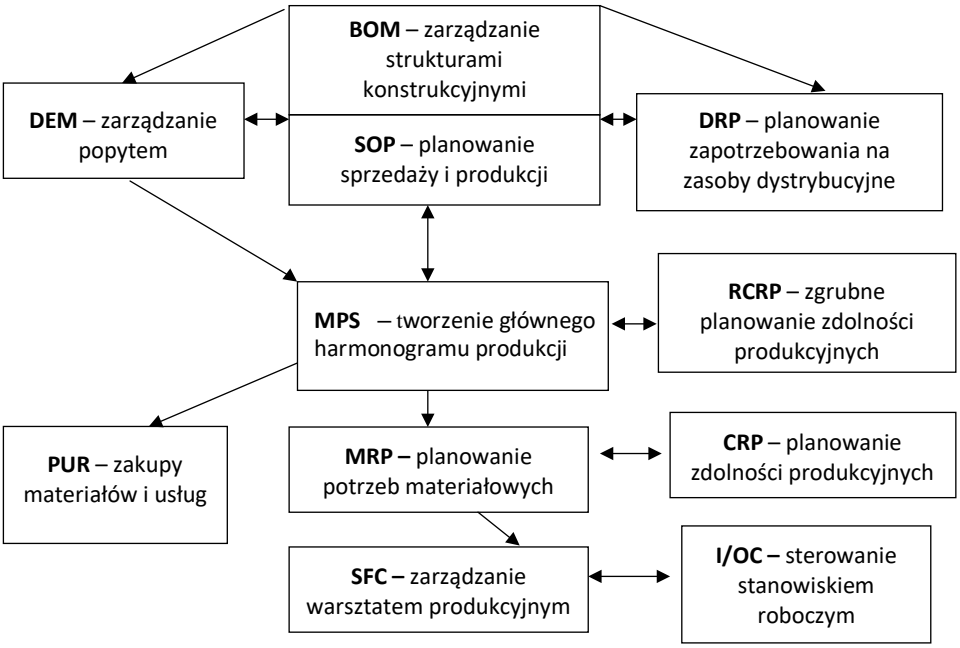
W strukturę logistycznych technologii informatycznych wchodzą ze względów oczywistych: sprzęt komputerowy, oprogramowania różnych systemów, systemy łączności i bazy danych. Wszystko to razem stanowi podstawę technologii informatycznych, które w firmach wszelkiego typu są po prostu niezbędne.

Większe i średnie firmy z reguły posiadają systemy MRP II lub też ERP. Poniżej przedstawiamy schemat realizacji podstawowych funkcji podmiotu gospodarczego (rys. 12.1).

Systemy klasy MRP II

Funkcjonowanie systemu klasy MRP II w przedsiębiorstwie produkcyjnym można zobrazować w następujący praktyczny sposób:

- klient składa telefonicznie zamówienie na produkt, podając numer katalogowy,
- pracownik przedsiębiorstwa – dział zbytu – przyjmuje zamówienie – uruchamia w systemie ekran zamówień, wpisuje kod klienta, datę zamówienia, formę płatności, adres wysyłki, pozycję zamówienia,
- dane zostały wprowadzone i przetworzone w systemie, może się okazać, że w magazynie jest dostępna tylko część produktów,
- co w takiej sytuacji?
- kiedy może otrzymać następną dostawę?



Rys. 12.1. Minimum MRP II

Źródło: E. Januła, T. Truś, Gospodarka elektroniczna, 2010

Aby móc dokonać odpowiedzi na pytania należy:

- Sprawdzić bilans w ramach funkcji systemu MRP – jeżeli na produkcji jest nadwyżka, to produkcja w toku ma niezarezerwowaną partię produktu i tę nadwyżkę można byłoby przeznaczyć dla właśnie tego klienta; jeżeli takowej partii nie ma, to należy przeprowadzić symulację.
- Uruchomić partię poprzez moduł „Planowanie i symulacja", ustalając jej termin i koszt.
- Jeżeli klient dokona akceptacji, nastąpi wówczas korekta zamówienia i stworzenie zlecenia na produkcję.
- System generuje dokumentację warsztatową zgodnie z rozwinięciem konstrukcyjno-technologicznym, a przy tym uwzględniana jest struktura wyrobu, ujęta w module „Techniczne przygotowanie produkcji".
- Planowane muszą być zasoby pracy tzn. uwzględnienie dostępności stanowisk pracy oraz ustalony harmonogram dostaw dla danego zlecenia.
- Istnieje ponadto w systemie możliwość monitorowania stosunku kosztów rzeczywistych do wielkości planowanych w ramach zlecenia.

– W module „Techniczne przygotowanie produkcji" wykorzystuje się tzw. zestawienie strukturalne wyrobu, które powstaje w dziale konstrukcyjnym producenta.
– Jako że podstawą tego systemu jest kartoteka indeksów materiałowych, w zależności od rodzaju indeksu pojawiają się odpowiednie tzw. karty i są to:
  • karta – „Dane główne",
  • karta – „Produkcja",
  • karta – „Sprzedaż",
  • karta – „Składnik",
  • karta – „Struktura",
  • karta – „Operacja",
  • karta – „Kalkulacja".

W module „Planowanie produkcji" znajduje się harmonogram, przy czym moduł zawiera dwa sposoby harmonogramowania, z czego można wybrać tylko jeden sposób, a mianowicie:
– harmonogramowanie do przodu – przy wykorzystaniu dostępnych zasobów, przy uprzednio ustalonym planie,
– harmonogramowanie wsteczne – stosuje się przy ustalaniu terminu rozpoczęcia produkcji i określenia tzw. wąskich gardeł.

Harmonogram produkcji stanowi podstawę do wszczęcia produkcji, a na jego bazie następuje zbilansowanie potrzeb materiałowych, niezbędnych do produkcji. Jeżeli okaże się, że ilość zapasów „na produkcję" jest niewystarczająca, to system zasygnalizuje potrzebę zamówienia i zakupu materiałów z adnotacją czasu niezbędnej dostawy. W module „Zamówienia własne" następuje wygenerowanie harmonogramu zakupów oraz dokonanie zamówienia do dostawców – może to być drogą elektroniczną lub tradycyjną[43].
– realizacja dostawy i sprawdzenie jej w obszarze modułu „System kontroli i jakości" – zostaje ona przyjęta na magazyn dokumentem PZ w ramach modułu „Gospodarka materiałowa",
– następuje realizacja zlecenia,

[43] E. Januła, T. Truś, *Gospodarka…*, *op. cit*., s. 119-125.

– raportowanie rejestracji produkcji stanowi podstawę do wyliczania kosztów rzeczywistych,
– po zakończeniu produkcji wyrobu następuje przyjęcie na magazyn, a moduł „Sprzedaż" pozwala wystawić fakturę, list przewozowy,
– faktura wystawiana jest w rejestrze księgi głównej modułu finansowo-księgowego,
– po rozliczeniach następuje zamknięcie całego cyklu.

Funkcjonowanie systemu, który został wyżej przedstawiony i zobrazowany jest czymś normalnym w dużej lub średniej, ale mobilnej firmie. Wynika to z faktu, na który wskazywaliśmy już wcześniej, że system, zarówno w kosztach zakupu jak i funkcjonowania, jest kosztowny. Jego amortyzacja następuje szybko, ale tylko wtedy, kiedy jest permanentnie używany.

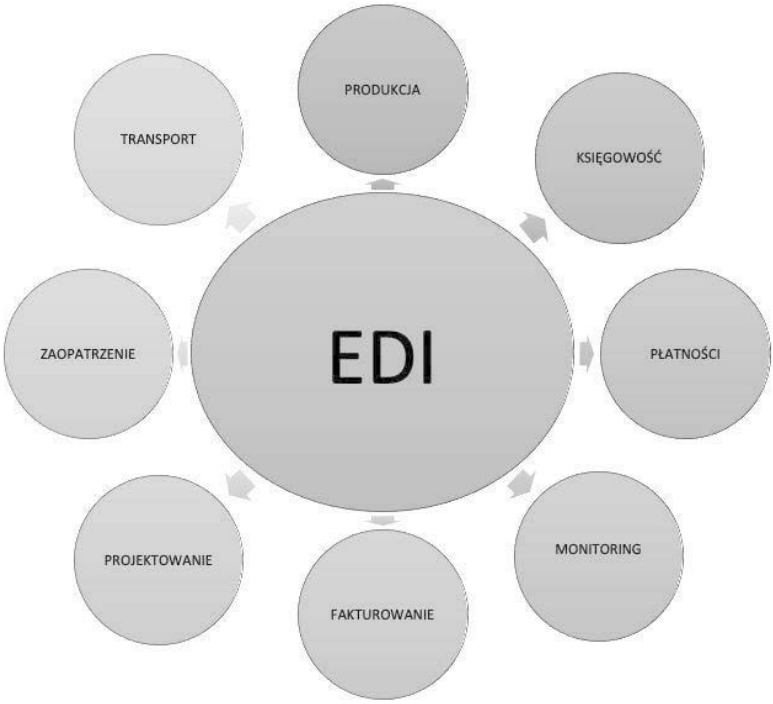
Zupełnie inna sytuacja jest w firmach małych. Tutaj wysokie koszty zakupu i dostępu do któregoś z ww. systemów stanowią skuteczną, chociaż oczywiście negatywną, barierę. Ale brak systemu praktycznie uniemożliwia skuteczną działalność i powoduje utratę konkurencyjności. Są oczywiście jeszcze firmy, które przy pomocy tradycyjnego Internetu, programów księgowych, telefonu i faksu, próbują prowadzić działalność. Jest to jeszcze możliwe, ale realnie te firmy stają się coraz bardziej niszowe.

Systemy zintegrowane nie wykluczają oczywiście używania dokumentów papierowych. Tutaj używa się standardów EDI. EDI jest to skrót od nazwy z języka angielskiego Electronic Data Interchange, a oznaczający w tłumaczeniu – Elektroniczną Wymianę Danych.

EDI integruje dziedziny informatyki z telekomunikacją, umożliwiając eliminację tradycyjnych dokumentów, a tym samym zwiększając efektywność działań logistycznych.

Umożliwia bowiem szybkie przekazywanie informacji, które zawarte są w dokumentach. Wystandaryzowane i akceptowalne globalnie formaty danych powodują, że wszyscy uczestnicy wymiany danych używają tego samego języka. Polega to na wymianie danych w ustalonym uprzednio formacie, pomiędzy systemami informatycznymi. Dane te przetwarzane mogą być przez komputer automatycznie.

EDI stanowi podstawę Rynku Elektronicznego – technologii stanowiącej podwalinę takich strategii jak JIT (Just in Time), płatności elektroniczne itp. (rys. 12.2.).



Rys. 12.2. Zakres wymiany informacji przy wykorzystaniu EDI

Źródło: E. Januła, T. Truś, Gospodarka elektroniczna, 2010

EDI określa sposób dokonywania wymiany pomiędzy komputerami stron, dokładnie określonych co do formatu komunikatów. Istnieją cztery standardy komunikatów EDI i są to:

- **EDIFACT** – jedyny standard międzynarodowy, ma zastosowanie przeważnie poza krajami Ameryki Północnej,
- **ANSI ASC X12** – amerykański standard i stosowany głównie w Ameryce Północnej,
- **TRADACOMS –** rozwijany przez ANA (Article Numbering Association) – standard stosowany w handlu detalicznym w Wielkiej Brytanii,
- **ODETTE** – standard stosowany w europejskim przemyśle motoryzacyjnym.

Cele wdrożenia systemu jako elementu strategii podmiotu przedstawia się następująco:

- pozyskiwanie nowych klientów,

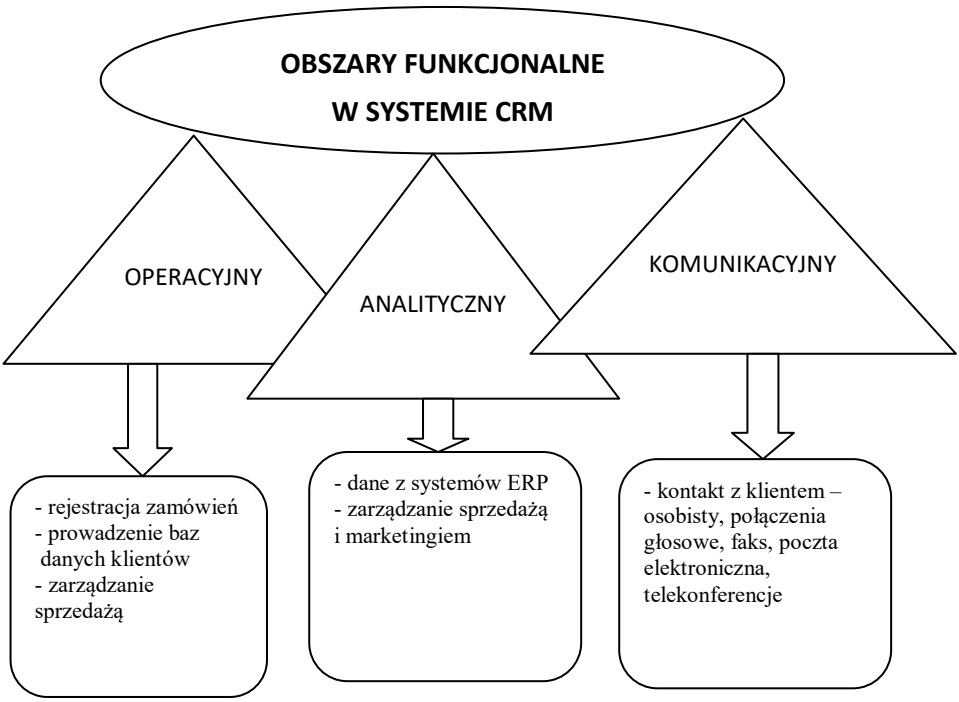
– efektywność sprzedaży
– szybka reakcja na pytania klientów,
– systematyzacja opracowań rynkowych,
– integracja danych o kontaktach z klientami z systemami klasy ERP.

INTEGRACJA Z SYSTEMAMI ERP:

– zarządzanie finansami – księgowość;
– produkcja;
– dystrybucja;
– zarządzanie zasobami ludzkimi.

System CRM posiada trzy zasadnicze obszary funkcjonowania:

– operacyjny,
– analityczny,
– komunikacyjny (rys. 12.3).



Rys.12.3. Obszary funkcjonalne sytemu CRM

Źródło: opracowanie własne

E-podpis

Podpis elektroniczny (e-podpis) należy pojmować jako zbiór technik, które mają na celu potwierdzenie autentyczności dokumentu oraz osoby, która dany dokument podpisała.

Dokumentacja opatrzona podpisem elektronicznym przyspiesza przepływ informacji, wspomaga działania cywilnoprawne, a także zmniejsza koszty działalności podmiotu gospodarczego.

Producenci systemów informatycznych zarządzania posiadają stałe oferty, w których znajduje się możliwość korzystania z podpisu elektronicznego.

Złożenie podpisu elektronicznego na dokumencie wymaga od przedsiębiorcy posiadania zestawu składającego się z:
- karty kryptograficznej,
- certyfikatu kwalifikowanego,
- czytnika kart kryptograficznych,
- oprogramowania służącego do składania podpisu elektronicznego.

Podpis elektroniczny powoduje zmniejszenie kosztów w zakresie drukowania i przesyłania drogą pocztową dokumentów papierowych, a zatem pozwala zaoszczędzić czas i pieniądze. Internet umożliwia przesłanie faktury za pomocą poczty elektronicznej.

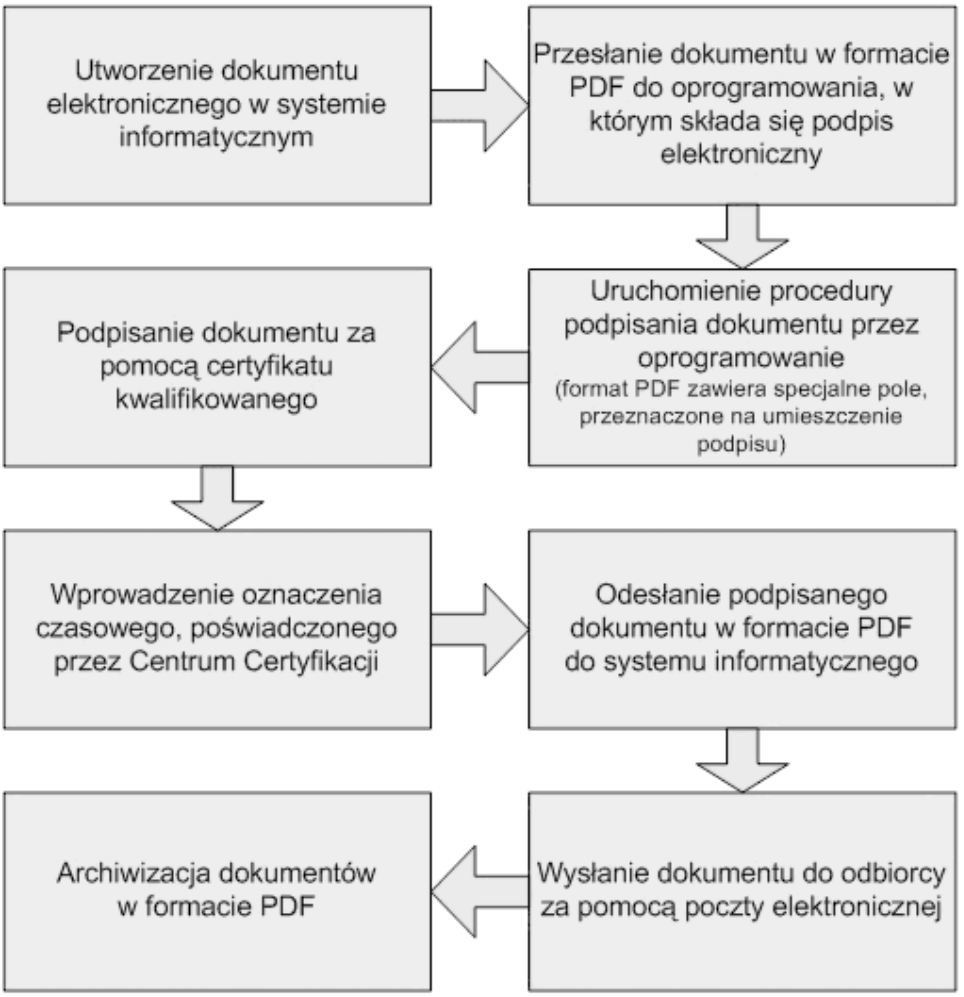
Niestety możliwości techniczno-informatyczne nie wystarczą by traktować na równi e-faktury i faktury tradycyjne.[44].

Generalnie powstały odpowiednie uregulowania prawne, które określają warunki, jakie muszą spełniać faktury elektroniczne:
- e-fakturę można wystawić po otrzymaniu uprzedniej zgody odbiorcy. Potwierdzenie zgody powinno mieć formę pisemną lub elektroniczną,
- gwarancja autentyczności pochodzenia dokumentu poprzez zabezpieczenie podpisem elektronicznym za pomocą ważnego kwalifikowanego certyfikatu,
- należy opatrzyć e-fakturę znacznikiem czasowym, który jest autoryzowany przez Centrum Certyfikacji,

[44] Szerzej E. Januła, T. Truś, *Gospodarka…*, *op. cit*., s. 49-51.

– e-faktury powinny być archiwizowane w formacie, w którym zostały przesłane, w taki sposób, aby gwarantowały autentyczność ich pochodzenia w trakcie całego okresu przechowywania. Archiwizacja dokumentacji musi umożliwiać udostępnienie dokumentów organowi podatkowemu lub kontroli skarbowej w każdym momencie.

Proces podpisywania dokumentów elektronicznych składa się z kilku etapów, które przedstawiono na rysunku 12.4.



Rys. 12.4. Schemat podpisywania dokumentu elektronicznego e-podpisem

Źródło: E. Januła, T. Truś, Gospodarka elektroniczna, 2010

Informacja jest elementem orientacji rynkowej przedsiębiorstw i jednocześnie jej nadrzędnym celem. Stanowi bowiem podstawowy czynnik wykorzystywany do usprawniania kluczowych procesów w celu redukcji kosztów działalności przy jednoczesnym spełnieniu wymagań klienta.

Łatwy dostęp do informacji w stosunkowo krótkim czasie niezależnie od miejsca pobytu oraz możliwość bezpiecznej wymiany z partnerami jest głównym czynnikiem, który integruje przedsiębiorstwa w łańcuchach dostaw, a rezultatem jest budowanie przewagi konkurencyjnej.

Rozwój technologii informacyjnych stanowi podstawę dla sukcesu każdego przedsięwzięcia, a tym samym podnosi rangę informacji, której wszechstronne zastosowanie z wykorzystaniem technik teleinformatycznych jest kluczowym wyzwaniem dla działalności biznesowej.

12.2. Dokumentacja elektroniczna w systemie spedycji

Nie trzeba udowadniać, że Internet ma dziś olbrzymi wpływ na funkcjonowanie firmy spedycyjnej. Spedytor był, jest i będzie typowym pośrednikiem na rynku usług transportowych. Kiedyś obawiano się, że Internet wyeliminuje spedytorów z rynku, dzisiaj jednak utrwaliła się jego pozycja jako bardzo istotnego elementu wspierającego firmę spedycyjną.

Doskonale wiemy, czym jest Internet. Natomiast pojęcie ekstranet jest dla wielu jeszcze ludzi pojęciem dość tajemniczo brzmiącym.

Tymczasem w systemie gospodarczym, szczególnie w aspekcie handlowym, ekstranet jest nie tylko pojęciem często stosowanym, ale też popularnie stosowanym.

Generalnie na rynkach, systemów B2B transakcje dokonywane w systemie ekstranet są wyraźnie tańsze od analogicznych transakcji dokonywanych w systemie EDI.

Istnieje teoria, że koszt jednej transakcji w ekstranecie może być czasami nawet sto razy niższy niż tej bez wsparcia systemowego – ręcznie. Jako przykład mogą nam posłużyć zautomatyzowane transakcje rozliczania faktur.

Dostępność do systemu B2B może odbywać się przy pomocy Internetu, jednakże niektóre podmioty gospodarcze udostępniają swoje systemy w sieci ekstranet – czyli oznacza to, że połączenia swojej sieci wewnętrznej – intranetu, lecz niekoniecznie w całości – udostępniają intranetem innej organizacji lub klientom. Tworzenie ekstranetów polega na udostępnianiu własnych zasobów firmy innym klientom, lecz dostęp do ekstranetów nie może mieć charakteru publicznego. Otwartość rynku na ekstranety polega głównie na komunikacji dostawców i klientów. Dane przesyłane za pomocą ekstranetu są szyfrowane, a korzystanie z tegoż systemu polega na podaniu loginu i hasła[45].

W rynku B2B najczęściej pojawiają się dwa modele wyróżniane ze względu na sposób organizacji wymiany handlowej i są to: aukcyjno-przetargowy i katalogowy.



Rys. 12.5. Modelowe ujęcie rynku B2B

[45] *Ibidem*, s. 91-103.

Szczególną odmianą tych modeli są:
- rynki barterowe,
- giełdy towarowe – rynki pionowe,
- spółdzielnie zakupowe – alianse zakupowe.

Na rysunku 12.5. pokazano modelową odmianę w relacjach B2B.

12.3. Systemy oprogramowania komputerowego stosowane w spedycji

Podstawowym systemem stosowanym w szeroko rozumianej logistyce i spedycji jest TQS (tariff quora management and surreillance system). Jest to dość wszechobecny system używany do obsługi kontyngentów taryfowych i nadzoru importu. Jest on prawnie obowiązujący w Unii Europejskiej. Stosuje się go na zasadzie Rozporządzenia Komisji Europejskiej nr 2454/1993 z lipca 1993 r.

TQS składa się z podsystemu wewnętrznego i zewnętrznego. Wewnętrzny, to zbierający dane z urzędów i agencji celnych – w Polsce to system CELINA. Zewnętrzny, to funkcjonujący w Ministerstwie Finansów. Tu wymienia się dane z DGTAXUD – departament ten zajmuje się cłami oraz unią celną w Komisji Europejskiej. System TQS jest ważny w naszym kraju. Polska jest bowiem krajem zewnętrznym Unii i nasza gospodarka wschodnia intensywnie pracuje w systemach celnych.

System CELINA z peryferiami WEL – CEL w przypadku standardowych procedur oraz OPUS w uproszczonych tworzy „wrota celne" Unii.

Oprócz systemu TQS funkcjonuje również Nowy Skomputeryzowany System Tranzytowy (NCTS). Jego zadaniem jest obsługa wspólnych procedur tranzytowych.

Coraz większą część w systemach transakcji kupna-sprzedaży będą stanowić transakcje wykonane przy pomocy handlu elektronicznego e-commerce.

E-commerce – jest procesem kupna towaru, jak również usługi, zainicjowanym z wykorzystaniem Internetu jako środka łączącego klien-

ta z konkretną firmą. Inaczej możemy określić tego typu transakcje jako proces kupna on line.

Światowa Organizacja Handlu (WTO), definiuje e-commerce jako produkcję, reklamę, sprzedaż i dystrybucję produktów poprzez sieci teleinformatyczne.

Internetowa giełda ofert transportowych jest normalnym przedmiotem, który posiada swoje wyspecjalizowane strony WWW. Przewoźnicy umieszczają na stronach swoje informacje. Rzecz jasna dostęp do określonych stron ofert giełdowych mają abonenci giełdy.

Coraz częściej stosuje się monitorowanie przewozu ładunków metodą trachingu czyli śledzenia ładunku przez internet. Dotyczy to ładunków transportowych drogami lądowymi.

W relacjach spedytora z klientem często stosuje się też strategię ECR, która polega na włączeniu się wszystkich uczestników łańcucha dostaw do współpracy. Przesyła się wtedy dane w określonym standardzie.

Popularne jest także stosowanie technologii CMR.

System CRM z zasady był budowany jako wewnętrzny w zarządzaniu podmiotem gospodarczym. Z czasem jednak systemy CRM poważnie się rozwinęły. Cele wdrożenia systemu jako elementu strategii podmiotu przedstawia się następująco:
- pozyskiwanie nowych klientów,
- efektywność sprzedaży,
- szybka reakcja na pytania klientów,
- systematyzacja opracowań rynkowych,
- integracja danych o kontaktach z klientami z systemami klasy ERP.

Technologie informatyczne są istotnymi szczeblami i rozgraniczeniami wśród firm. Firmy o dużych zasobach mogą nabyć mobilne, zarazem drogie technologie. Z kolei małe firmy szukają recept w integracji działań w międzynarodowych sieciach spedycyjnych[46].

Na rynku jest kilka dużych firm. Generalnie technologie informatyczne związały firmy spedycyjne z producentami i dystrybutorami oprogramowań. Praktycznie wiele firm zatrudnia lub współpracuje z informatykami lub też z wyspecjalizowanymi firmami informatycznymi.

---

[46] *Ibidem*, s. 103-107.

13. Transport ładunków ponadnormatywnych i niebezpiecznych

13.1. Pojęcie ładunku ponadnormatywnego i niebezpiecznego

W ustawodawstwie polskim używa się sformułowania transport nienormatywny. Natomiast w rozumieniu merytorycznym i potocznym, rozumiemy ten rodzaj transportu w znaczeniu drogowym, w którym poruszający się po publicznych drogach pojazd przekracza co najmniej jeden z parametrów dopuszczalnych odpowiednimi przepisami.

W Ustawie o drogach publicznych jest to pojazd lub też zespół pojazdów, którego nacisk osi wraz z ładunkiem lub bez niego są większe od dopuszczalnych, przewidzianych dla danej drogi w przepisach niniejszej ustawy, albo którego wymiary i masa wraz z ładunkiem lub bez niego są większe od dopuszczalnych przedstawionych w przepisach o ruchu drogowym.

Podziału ponadnormatywnych ładunków najłatwiej dokonać ze względu na wymiary, ciężar i kształt. Te czynniki wskazują na możliwość wykonania czynności transportowych oraz dobranie odpowiedniego sprzętu transportowego. W dalszej kolejności trzeba oczywiście wystąpić o zezwolenie uzgodnienia transportu itd.

Ładunki w tym układzie dzielimy na:
- długie,
- ciężkie o skupionej masie,

– ciężkie,
– wielkogabarytowe,
– wykraczające gabarytami poza zwykłe zestawy kołowe.

Zaczynając od tych ostatnich, są to zazwyczaj konstrukcje stalowe, również niektóre rodzaje maszyn i urządzeń. Cechą tych ładunków jest to, że ich ciężar nie powinien przekraczać 25 ton. Wymiary też nie mogą drastycznie przekraczać kodeksowych wymiarów. Ładunki te można przewozić na zwykłych zestawach drogowych, ale wyposażonych w określone urządzenia, i oczywiście muszą być też odpowiednio oznaczone.

Za ładunki wielkogabarytowe uznajemy natomiast te, które przy swoich rzeczywiście wielkich gabarytach posiadają niewielką masę. Mogą to być np. puste zbiorniki, kratownice konstrukcyjne. Tego typu ładunki nie mogą negatywnie oddziaływać na nawierzchnię drogi.

Ładunki ciężkie to takie, których masa oscyluje w promilach 70-100 ton. Tutaj dominują w praktyce urządzenia energetyczne, części konstrukcji mostowych, portowych – śluzy, wały okrętowe. Do przewozu tego typu ładunków, które w oczywisty sposób negatywnie wpływają na stan drogi – muszą być stosowane specjalne, wieloosiowe pojazdy drogowe. Pojazdy te poprzez wielość osi, kół i specjalne hydrauliczne zawieszenia muszą rozłożyć odpowiednio ciężar ładunku tak, żeby nie uszkodzić drogi.

Ładunki długie mogą dochodzić do, a nawet przekraczać, 50 metrów. Tu różne są trasy, a w szczególności łuki zakrętów.

Z kolei ładunki niebezpieczne to materiały wybuchowe, łatwopalne lub bardzo silnie toksyczne. W ich przypadku oprócz specjalnych pojazdów – resorowanie, specjalne poszycie – ważne są rodzaje opakowań, które mają nie tyle uniemożliwiać, ile zminimalizować ewentualne skutki wybuchu, pożaru itd. Trzeba dodać w tym miejscu, że, o ile istnieje możliwość, to materiały radioaktywne przenosi się koleją lub barkami śródlądowymi. Pragmatyka dowodzi bowiem, że istnieją wtedy większe możliwości zabezpieczenia[47].

Do przewozu ładunków ponadnormatywnych, jak też niebezpiecznych, stosuje się kilka grup pojazdów przystosowanych konstrukcyjnie lub doraźnie do tego typu ładunków:

---

[47] *Transport towarów. Poradnik zleceniodawcy i przewoźnika*, (red.), A. Paculski, Verlag Dashofer, Warszawa 2006, s. 181-188.

– naczepy zwykłe, typowe o długości platformy 13,0 m i wysokości 1,35-1,40 m,
– naczepy typu Mega, różnią się od zwykłych naczep wysokością,
– naczepy typu Jumbo, o obniżanej podłodze,
– naczepy dłużycowe,
– naczepy niskopodłogowe ciężkie
– naczepy zagłębione,
– naczepy do przewozu zbiorników,
– naczepy do przewozu ciężkich maszyn,
– naczepy modułowe,
– naczepy modułowe specjalistyczne.

Z kolei do przewozu ładunków niebezpiecznych używamy różnych pojazdów – też cystern. W tym przypadku bardziej istotne – obok oczywiście konstrukcji – i potrzebne, są specjalne oznaczenia, takie jak pilot oraz sygnały świetle i dźwiękowe. Ważny jest także wybór tras – w możliwie jak najdalszej odległości od osiedli.

13.2. Wymogi prawne ładunków, opakowań

Większość obwarowań prawnych zawartych jest w ustawie Prawo o ruchu drogowym. Art. 64. przywołanej ustawy przedstawia zasady dopuszczeń do ruchu pojazdów przekraczających gabaryty wymiarów lub też inny zestaw – oczywiście ładunek plus pojazd.

W praktyce oznacza to, że wszystkie bez wyjątku pojazdy, które przekraczają dopuszczalne: wymiary, masę lub naciski na osie, muszą posiadać niezbędne zezwolenia, żeby móc poruszać się po drogach publicznych.

Szczegółowe parametry są przedstawione w dziale II Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 16 grudnia 2004 r.

Natomiast najbardziej typowe wymiary członowego zestawu czyli ciągnik siodłowy dwuosiowy z naczepą trzyosiową przedstawiają się jak niżej.
– długość 16-17 m,
– szerokość 2,55-2,65 m,
– wysokość 4-4,2 m,
– masa 40 ton.

Problemy związane z klasyfikacją dróg zawarte są w Ustawie o drogach publicznych. Ważnym zagadnieniem, o którym mowa m.in. w art. 13 są koszty związane z możliwością jazdy pojazdów nienormatywnych. Tu też dołączone są konkretne stawki opłat za przekroczenie poszczególnych parametrów. Inny artykuł – 41, wyróżnia sprawy kosztów przejazdów, określenie tras przejazdów, pojazdów ponadnormatywnych, precyzując przy okazji, jaki podmiot jest obciążony kosztami za wytyczenie tras przejazdów.

Do kosztów zgodnie z pragmatyką legislacji dołączone jest rozporządzenie, które reguluje szczegółowe organizacje, realizacje ponadnormatywnych przewozów.

Natomiast problemy pilotażu pojazdów ponadnormatywnych reguluje rozporządzenie Ministra Administracji i Spraw Wewnętrznych. Zwykle pilotuje taki transport policja, rzadziej specjalne firmy uprawnione do pilotażu.

Nie istnieją natomiast zgodnie z wymogami Unii, która preferuje daleko idące zasady liberalizacyjne, żadne formalne ograniczenia czy regulacje dopuszczenia przewoźników do przewozu ładunków, o których mowa powyżej.

Praktycznie każda firma, która dysponuje odpowiednimi ludźmi, a przede wszystkim sprzętem transportowym i pomocniczymi, może zajmować się tylko tego typu transportem. W praktyce jednak funkcjonują firmy wyspecjalizowane, które z reguły zajmują się jakimś wycinkiem tego typu transportu. Istnieją np. firmy wyspecjalizowane w przewozie ładunków szczególnie długich, a inne w przewozie ładunków wyjątkowo ciężkich itd. Nisze tego ponadnormatywnego transportu są rozległe, stąd opłaca się inwestować w sprzęt, ludzi i urządzenia peryferyjne[48].

Zleceniodawca czy też właściciel ładunku musi właśnie z uwagi na specyfikę wymagań podać przewoźnikowi lub też spedytorowi cały pakiet informacji, żeby można było przygotować i zrealizować przewóz.

Do tego typu danych należą:
- dokładne gabaryty przesyłki,
- ciężar ładunku,

[48] *Podręcznik…*, *op. cit*., s. 494-498.

– rodzaj ładunku – dokładna specyfikacja, która też ułatwia same czynności transportowe,
– podanie miejsc załadunku i rozładunku,
– czas realizacji przewozu,
– wszelkie inne informacje niezbędne dla przygotowania i realizacji przewozu.

Natomiast wykonujący przewóz ładunku ponadnormatywnego musi wykonać szereg przygotowań. Dlatego obok posiadania specjalistycznych pojazdów samochodowych, należy mieć też do dyspozycji zespół ludzi, którzy po prostu wiedzą, jak ładować, mocować ładunki i następnie również prowadzić transport.

Jeżeli chodzi o samo ułożenie ładunku i mocowań, coraz częściej firmy posługują się odpowiednimi programami komputerowymi. Do programu wpisuje się wtedy parametry ładunku –bardzo ważne są tu np. środki ciężkości tak, żeby ładunek został ułożony odpowiednio i stabilnie.

Problemem jest natomiast wybranie przewidywanej trasy transportu. Drogi a nawet autostrady są przystosowane do ładunków normatywnych. Tu szczególnie słabymi punktami mogą być mosty, wiadukty, tunele i tego typu węzły techniczne. Bo wiadukty i tunele powinny przepuszczać pojazdy o wysokości do 4 m, łuki i ronda natomiast są tak skonstruowane, by mogły nimi przejeżdżać zestawy o długości maksymalnej 18,75 m.

Nawierzchnie z kolei powinny wytrzymywać przejazd zestawów 40-tonowych przy 5 osiach oraz 44-tonowe przy sześciu osiach.

Zakłada się, że w regionach, gdzie funkcjonują nowoczesne autostrady i drogi szybkiego ruchu, to zestawy o długości do 25 metrów, szerokości do 3,8 metra, wysokości do 4,5 metra i ważące do 60 ton powinny przejechać. Niestety coraz więcej jest zestawów przekraczających te parametry. Dlatego należy drogi dobrze rozeznać, a jeżeli droga jest znana tylko z map, dobrze jest wysłać grupę rekonesansową, która dokona konkretnych pomiarów. Problem bowiem jest tego typu, że są wiadukty, pod którymi prześwit jest niższy niż zapisany w opisie technicznym drogi. Dwu-, trzykrotne ponowne asfaltowanie podnosi poziom drogi o 15-20 cm i już podany teoretyczny przepust pod wiaduktem może okazać się fikcją. Czasem też trzeba będzie dokonać nawet kosztownych ekspertyz starszych mostów, bo wytrzymałość tych ostatnich z czasem może się zmniejszyć m.in. na skutek naturalnych procesów wynikających ze zmęczenia ma-

teriałów lub też – niestety często w Polsce spotykanego zjawiska – używania niewłaściwych stali zbrojeniowych jak i niewłaściwych, gorszych rodzajów cementów do budowy mostów.

Odrębnym zagadnieniem jest znowu transport ładunków niebezpiecznych. O ile transportuje się je w pojazdach o standardowych gabarytach, to z kolei bardzo często przejazd odbywa się w porze nocnej ze względu na mniejszy ruch lub też zamyka się na przejazd określony czas poszczególne odcinki dróg dla ruchu podczas przejazdu pojazdu lub kolumny pojazdów z ładunkami niebezpiecznymi.

13.3. Rodzaje dokumentacji wymagane przy transporcie ładunków niebezpiecznych i ponadnormatywnych

Dokumentacja dla transportu ponadnormatywnego, mimo nieprzerwanego dążenia do uproszczeń i liberalizacji, jest stosunkowo skomplikowana, a jej przygotowanie pracochłonne.

Procesy przygotowania dokumentacji to sukcesywne działanie toczące się w miarę prac przygotowawczych i są to działania główne oraz późniejsze, mające miejsce już w czasie trwania samego transportu:

- etapem pierwszym jest zapytanie ofertowe. W tym dokumencie zleceniodawca jest ze względów oczywistych zobowiązany do przekazania jak największej ilości danych,
- drugi etap to konkretna oferta,
- zlecenie transportowe,
- potwierdzenie przyjęcia zlecenia
- wnioskowanie o wydanie zezwoleń,
- dalszych dokumentów potwierdzających dokonanie uzgodnień,
- wniosków z rekonesansu tras,
- harmonogramu samego transportu.

Bardzo ważnym dokumentem jest zezwolenie specjalne. Jego podstawą są wymienione już poprzednio akty prawne:

– Art. 64 Ustawy (ust. 4) z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym wraz z późniejszymi zmianami,
– § 2 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 grudnia 2004 roku w sprawie szczególnych warunków i trybu wydawania zezwoleń na przejazdy nienormatywne,
– Art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. KPA z późniejszymi zmianami.

Zezwolenia pierwszego i drugiego rodzaju wydaje Starosta Powiatowy, trzeciego – Dyrektor Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad może scedować swoje uprawnienia na organ państwowy lub samorządowy.

Zezwolenie może być wydane w momencie, kiedy zostaną zweryfikowane stany dróg i możliwości techniczne.

W zezwoleniu specjalnym wydawanym na przejazd po ustalonej trasie i w określonym czasie muszą być zawarte:
– wymiary, całkowita masa zestawu transportowego wraz z ładunkiem,
– rozstawy osi oraz siły nacisków,
– marka i numer rejestracyjny zestawu samochodowego,
– dokumenty asekuracyjne:
  a) ładunku,
  b) pojazdu samochodowego,
– dokładny przebieg trasy transportu,
– termin przejazdu i opłaty,
– szczególne warunki przejazdu.

Organ (podmiot), który wydaje zezwolenie, wypisuje też w dokumencie – zezwoleniu specjalnym szereg innych warunków. Najważniejszymi są: ograniczenia prędkości, przedział godzinowy z zaznaczonymi miejscami postojów. Ważnymi elementami jest również rodzaj pilotażu, jeden czy dwóch pilotów.

13.4. Koszty i umowy w transporcie ładunków ponadnormatywnych

Koszty transportu ponadnormatywnego składają się z wielu czynników. Są znacznie bardziej skomplikowane niż normalne normatywne koszty transportu. Gdyby budować piramidę kosztów w układzie transportu ponadnormatywnego, to kolejną pozycją byłby koszt uzyskania zezwoleń. Dalej koniecznym jest przygotowanie i zabezpieczenie trasy przejazdu[49].

Wreszcie koszty przymusowych postojów, objazdów itp.

13.5. Transport ładunków niebezpiecznych

Nadawca tego typu ładunku musi spełniać trzy wymagania:
- prawidłowo określić ładunek niebezpieczny,
- przedstawić lub opracować instrukcję na wypadek wystąpienia zagrożenia,
- przygotować ładunek w certyfikowanym opakowaniu.

Opakowania, jak już pisaliśmy poprzednio, mają za zadanie chronić zarówno ładunek jak i otoczenie przed skutkami działania ładunków niebezpiecznych. Ale nie ma superbezpiecznych opakowań.

W celu klasyfikacji towarów niebezpiecznych wydzielono trzy podstawowe grupy:

I – materiały bardzo niebezpieczne,

II – materiały niebezpieczne,

III – materiały o nieznacznym stopniu niebezpieczeństwa.

Opakowania oznaczone są – zależnie od odporności – literami X, Y, Z.

Materiały niebezpieczne posiadają też specjalne międzynarodowe oznaczenia.

---

[49] Zob. T. Truś, E. Januła, *Ekonomika logistyki*, Warszawa 2010, s. 169-171.

Należy dodać, że do transportu części ładunków niebezpiecznych musi być, obok pilotażu, użyta specjalna eskorta, często uzbrojona w broń automatyczną. Są to wymogi współczesnego i perspektywistycznego świata. Często bowiem zdarzają się próby zdobycia niektórych towarów z grupy niebezpiecznych przez terrorystów czy pospolitych bandytów.

Nadmienić także należy, że w wypadku transportu broni, amunicji itd. obowiązują odrębne przepisy. Mowa oczywiście o ładunkach handlowych, a nie broni przewożonej przez wojsko dla użytku własnego.

Dodatkowym dokumentem wymaganym przy transporcie broni, amunicji jest świadectwo końcowego użytkownika. Tego typu dokument wydaje albo rząd albo w szczególnych wypadkach ambasada państwa na terenie obcym.

13.6. Transport multimodalny przewozów ponadnormatywnych

Są to ładunki ponadnormatywne, które podróżują różnymi środkami transportu. Takim przykładem może być transport poszczególnych segmentów samolotów klasy Airbus – różnych mutacji i typów z poszczególnych państw Europy do Tuluzy (Francja), która jest ostatecznym producentem samolotu. Otóż z Niemiec czy Włoch części samolotu (ale są to np. całe płaty czy poszczególne części kadłuba) transportowane są specjalnym samolotem o przebudowanym – znacząco większym kadłubie na lotnisko wojskowe, a potem przewożone do portu u ujścia Gironde'y. Tam poszczególne części są przeładowywane na wielką barkę rzeczno-morską, która płynie ok. 120 km w górę rzeki. Ostatnie 80 km moduły przemieszczają się w wielkich kontenerach samochodowych lub kolejowych.

W wypadku ładunków ponadnormatywnych wielkogabarytowych lub wyjątkowo ciężkich, tam gdzie można, transportuje się je drogą wodną. Barki po prostu mogą przewozić większe i cięższe ładunki. Niestety nie w Polsce, o czym już pisaliśmy. Dopiero tam, gdzie brakuje dróg wodnych, ładunki przeładowuje się na środki transportu lądowego. Koleje paradok-

salnie, nie mogą przewozić niektórych ładunków – szczególnie koleje zelektryfikowane, bo przeszkadza wtedy sieć i słupy trakcyjne. Stąd trzeba często sięgać po transport samochodowy. Niektóre dworce pasażerskie mają też zbudowane zawężające perony. Wtedy przejazd nawet np. rosyjskich szerszych wagonów, ale przestawionych na normalne wózki jest niemożliwy. Jako przykład można podać stację Zabrze, którą wszelkie szersze o dosłowne centymetry wagony, muszą objeżdżać przez boczną linię Zabrze Makoszowy. Dobrze, że jest taka linia kolejowa, którą można ominąć przez wąski przelot.

Przeładunki nie są już problemem. Wielkie suwnice i dźwigi specjalistyczne, dość dobrze radzą sobie z wszelkimi rodzajami ładunków. Wielkie samoloty transportowe posiadają własne suwnice pokładowe lub też przy ciężkich lub wielkich ładunkach można się posługiwać rolkami pokładowymi.

14. Marketing w firmie spedycyjnej

14.1. Marketingowa koncepcja działalności podmiotu ekonomicznego

Coraz szybciej zmieniająca się rzeczywistość, postęp globalizacji oraz cały szereg innych procesów wymusza konieczność zarówno adaptacji jak i perspektywicznego spojrzenia na działalność ekonomiczną.

Marketing staje się w tej dialektycznej rzeczywistości innowacyjnym narzędziem zarządzania całym podmiotem spedycyjnym poprzez permanentne analizowanie sytuacji oraz wdrożenia marketingowej koncepcji pracy.

Marketingowa koncepcja działania, również spedycyjnego, opiera się na:

- scharakteryzowaniu docelowego wyniku,
- identyfikacji potrzeb klienta dysponującego przesyłką do przesłania,
- kooperacji wszelkich działań marketingowych w strukturze całego podmiotu,
- wypracowania zysku netto.

Charakterystyka i analiza rynku docelowego wiąże się z szeregiem procesów analitycznych czyli z segmentacją rynku, a przedtem jeszcze przyjęciem kryteriów analizy.

Bo kierując swoją ofertę do konkretnego odbiorcy, spedytor musi po prostu dysponować szeregiem informacji o nim. Oferta powinna – a tu już wchodzą aspekty socjotechniczne – być po prostu komplementarna i budzić zainteresowanie.

Jeśli ta pierwsza oferta nie zainteresuje wystarczająco potencjalnego klienta, to wszelkie uzupełnienia czy kierowanie kolejnej, chociażby bardzo interesującej nie wywrze już pożądanego efektu.

Firmy spedycyjne operują głównie w obszarze B2B czyli business to business. Ten rynek, mimo że rozszerza się i przechodzi ewolucyjny postęp w kierunku innowacyjności, jest jednak hermetyczny w kategoriach informacji i jego wewnętrznej znajomości. Dlatego informacja o potrzebach klienta musi stanowić w działalności marketingowej firmy spedycyjnej aspekt podstawowy. Bo tylko bardzo dobra znajomość rynku może być podstawą do złożenia oferty interesującej dla klienta, a równocześnie konkurencyjnej wobec innych podmiotów spedycji.

Niektóre wielkie firmy spedycyjne powołują nawet swoje wewnętrzne sztaby pracujące na ogólnych zasadach sztabów wojskowych. Podstawowe komórki w tego typu strukturze to działy:
- informacyjny,
- sytuacyjny,
- operacyjny.

Oczywista jest relacja pionowa między tymi działami. Tzn. informacyjny, podzielony na kilka sekcji, zbiera różnymi sposobami informacje na temat rynku, klientów, konkurencji itd. Niejednokrotnie używa się w tym celu wywiadowni gospodarczych.

Sytuacyjny – na podstawie informacji uzyskanych z działu informacyjnego opracowuje obrazowanie sytuacyjne – zazwyczaj w kilku wariantach.

Operacyjny – z kilku alternatywnych wariantów wybiera się ten optymalny i tym samym podpowiada zarządowi kierunek decyzji strategicznych w zakresie rozwoju firmy, jak też konkretne posunięcia typu złożenie takiej a nie innej oferty konkretnemu, potencjalnemu klientowi, o którym się już dużo wie. Sama oferta, jak już pisaliśmy wyżej, oprócz zawartości merytorycznej musi zawierać również niezbędny ładunek public relations (PR). Dlatego do pisania ofert zatrudnia się również typowych piarowców.

Dla porządku należy przypomnieć, że oprócz obszaru B2B, występuje również w firmach spedycyjnych marketing nakierowany na:
- klientów indywidualnych,
- klientów typu organizacje non profit,
- marketing usług,
- marketing partnerski.

Warto zwrócić uwagę na tę ostatnią pozycję. Ta forma marketingu rozwinęła się szczególnie w ostatniej dekadzie XX wieku. Tu też często się

sięga do PR-u, żeby utrzymać i rozszerzać relacje z klientami. Wg zasady, że tańsze jest utrzymanie starego klienta niż zdobywanie nowego.

Ważne są różnego rodzaju pakiety stosowane wobec klientów, często kontakty, a również też leżące w sferze PR-u kontakty międzyludzkie.

Cechami usług spedycyjnych są:
- niematerialność,
- nierozdzielność,
- różnorodność,
- nietrwałość,
- brak przewłaszczenia.

Działania z pogranicza socjotechniki i psychologii odgrywają wiodącą rolę. Np. usługa spedycyjna, mimo że oceniona być musi jako bardzo specyficzna formuła towaru, jednak materialnym towarem (czy wytworem) nie jest. Z tego punktu widzenia usługę spedycyjną można kompleksowo ocenić dopiero po jej wykonaniu. Ryzyko jest więc spore. A ocena bardzo subiektywna, mimo wielu czynników natury obiektywnej, i często zawodna.

W usługach, w odróżnieniu od produktu czy dystrybucji, występuje nierozłączność między konsumpcją a samym procesem świadczenia usługi.

Różnorodność usług spedycyjnych jest oczywista. Coraz więcej usług jest niepowtarzalnych, niestandardowych. Stąd, mimo dążenia do standaryzacji, firma spedycyjna musi być również mentalnie (personel kierowniczy i załoga) przygotowana na podjęcie usług niestandardowych.

Usługi spedycyjne nie mogą być magazynowane, składowane itd. Spedytor musi sprzedać swą usługę w określonym odcinku czasu, miejsca itd. Spedytor nie ma przy tym raczej wpływu na wielkość rynku usług. Ten kształtuje się obiektywnie.

Brak przewłaszczenia też jest w tego typu usłudze oczywisty. Stąd kanały dystrybucji są z reguły krótsze niż w przypadku dóbr rzeczowych[50].

Występuje też koncepcja mieszanego, czyli popularnie zwanego mix-marketingu.

Charakteryzuje się on koncepcją tzw. czterech P. Są to po prostu:

a) produkt – product,

---

[50] Por. *Podręcznik…*, *op. cit*., s. 584-589.

b) cena – price,
c) promocja – promotion,
d) dystrybucja – place.

W usługach wprowadza się coraz częściej piąte P, czyli ludzi – people. Ale teoria marketingu poszła już dalej. Do pięciu P dodano dwa kolejne:
– proces – process,
– świadectwo materialne – physical evidence.

Produkt sprzedawany na rynku spedycyjnym składa się z takich segmentów jak:
– rodzaj,
– cechy,
– jakość, zakres usług,
– marka handlowa,
– gwarancje,
– reklamacje.

Raczej nie ma potrzeby przeprowadzania szczegółowej analizy teoretycznej poszczególnych pojęć. W kategoriach logiki są one spójne i jawne. Trzeba natomiast pamiętać, co podkreślamy z całym naciskiem, że dla klienta, który bezpośrednio nie jest zaangażowany w proces wytwarzania usługi spedycyjnej, nie jest ważny sam proces, ale wyłącznie ostateczny wynik.

14.2. Segmentacja rynku w działalności spedycyjnej

Rynek usług spedycyjnych jest w praktyce, podobnie zresztą jak rynki wyrobów materialnych, strukturą heterogeniczną.

Segmentacja ma na celu rozdzielić tę heterogeniczną strukturę na części homogeniczne.

Tego typu proces obejmuje cztery zasadnicze etapy:
– zarysowanie rynku i analizę rynku dla konkretnych ofert,
– przegląd kryteriów pod kątem optymalnego wyboru,
– rozeznanie poszczególnych segmentów.

Dla rynku dóbr konsumpcyjnych kryteria segmentacji, bo i tam się ją stosuje, są zupełnie inne niż dla rynku usług spedycyjnych.

Podmiot typowo spedycyjny musi alternatywnie podjąć jedną z czterech decyzji:

A – wybór konkretnego segmentu rynku wraz ze skonstruowaniem działań marketingowych,
B – skoncentrowanie się na kilku segmentach z wykorzystaniem programów mix-marketingu,
C – przesłanie (przedstawienie) tej samej oferty kilku klientom – czasem wszystkim potencjalnym,
D – zaniechanie konkretnego segmentu – tj. działalności w jego obszarze – ze względu na brak popytu.

Segmentacja w praktyce służy do wyboru określonych kierunków działań marketingowych, ale również wzmacnia własną pozycję na rynku.

14.3. Systemy zarządzania marketingową firmą spedycyjną

Samo zarządzanie podmiotem gospodarczym nosi cechy ogólne, wynikające po pierwsze z praktyki ekonomicznej, a po drugie z dorobku nauk o organizacji i zarządzaniu. Tu ważna jest szczególnie, a nie przez wszystkich doceniona, prakseologia i socjologia organizacji. Biznesmeni mogą i powinni czasem sięgnąć po podstawowe pozycje T. Kotarbińskiego i M. Webera chociaż nie można powiedzieć, że czyta się ich łatwo i przyjemnie[51]. Ale tak bywa, gdy jakaś pozycja zawiera potężny ładunek wiedzy.

Podejście marketingowe to takie, które wywodzi się również z socjologii organizacji, w którym rynek jest ostatecznym weryfikatorem efektywności działań.

W praktyce firma powinna zbudować marketingowy plan strategiczny, w którym powinny się znaleźć etapy:

A – ogólne określenie strategii całego podmiotu
  – określenie misji podmiotu,
  – zawarcie strategicznych celów działania,

[51] Szerzej T. Kotarbiński, *Traktat o dobrej robocie*, Warszawa 1978, s. 69-94.

B – przegląd dotychczasowej działalności podmiotu wraz z jej otoczeniem (o ile podmiot nie jest całkowicie nowy)
  – marketingowy ogląd i analiza sytuacji,
  – analiza SWOT,
  – wyciągnięcie konkluzji metodologicznych,
C – formułowanie strategii marketingowej
  – dokonanie segmentacji i wyboru rynku,
  – ustalenie celów marketingowych,
  – określenie postulowanych wyników,
  – wypracowanie alternatywnych rozwiązań,
D – alokacja środków, planowanie i monitorowanie działań
  – wyznaczanie budżetu,
  – wypracowanie programów wdrożeniowych na określony odcinek czasu (inaczej jest to taktyka działania),
  – wnioski – czyli kontrola wyników.

Można jeszcze, wracając do pojęcia misji podmiotu marketingowego, znaleźć odpowiedzi na kilka podstawowych pytań:
– W jakiej strukturze działasz?
– Jakie potrzeby klientów chcesz zaspokajać?
– Jaki segment rynku chcesz obsługiwać?
– Czym Twoja firma dominuje nad innymi?
– Jakich ludzi Twoja firma zatrudnia (kwalifikacje i motywacja)?
– Jaką metodologią Twoja firma się kieruje?

14.4. Strategie marketingowe firmy spedycyjnej

Dla podmiotu kierującego się koncepcją marketingową cele strategiczne są tożsame z celami marketingowymi. Przy czym cele określają, co firma chce osiągnąć, a strategie odpowiadają na pytanie, jak to zrobić.

Nawet w firmie spedycyjnej cele powinny być skonfrontowane. Musi być założony konkretny przyrost usług, np. o 25% w ciągu 4 lat.

W celu analizy sytuacyjnej często dokonuje się audytu spedycyjnego, głównie w stosunku do środowiska zewnętrznego – czyli struktur pod-

miotu. Audyt, a w szczególności wnioski płynące z niego, mają na celu ukierunkowanie ryzyka w procesach decyzyjnych.

Przeprowadza się też analizę SWOT. Mimo skomplikowanego skrótu, chodzi po prostu o wykazanie zalet i mankamentów podmiotu. Tu odpowiedzi mogą wymusić np. większą elastyczność praktycznej działalności[52].

Innym, obok SWOT-u, modelem badawczym w kategoriach marketingu może być model pięciu sił Portera. Ta metoda ma na celu określenie pozycji przetargowej zarówno dostawców jak i nabywców oraz ujawnienie ew. zagrożeń, np. wskutek pojawienia się na rynku nowych podmiotów – konkurentów. Metoda pięciu sił Portera służy do ujawnienia natury i intensywności konkurencji na rynku.

W określeniu strategii firmy marketingowej stosuje się też model sporządzania macierzy (BCG). Ale ta metoda powinna być stosowana tylko przy dużych międzygałęziowych podmiotach spedycyjnych ewentualnie przy przewozach multimodalnych.

Samo sporządzanie macierzy polega na podzieleniu rynku na cztery kategorie. Usługi w niskim udziale, ale oferowane na rynku progresywnym, określa się symbolem znaków zapytania. Są to bowiem nowatorskie działania na rynku. Dominującą kategorią na rynku są podmioty noszące nazwę „gwiazd". Są jeszcze usługi określone jako „dojne krowy", czyli w dalszym ciągu charakteryzujące się wysokim udziałem w rynku, ale o regularnym tempie wzrostu. Kategorię czwartą stanowią tak zwane „huk u nóg". To usługi, których tempo wzrostu już wyraźnie słabnie.

[52] Zob. P. Sikorski, *op. cit*. s. 288-292.

15. Ubezpieczenia transportowe

15.1. Pojęcie i istota ubezpieczeń

Asekuracja i ubezpieczenie są pojęciami stosunkowo dawnymi. Niezbyt ładnie zaczynać od sformułowania typu „starożytni Rzymianie", ale rzeczywiście już u schyłku Republiki Rzymskiej funkcjonowało pojęcie asekuracji głównie w stosunku do towarów transportowanych (towarem byli również ludzie – niewolnicy) jak i do prowadzonej działalności gospodarczej. Ubezpieczali się na przykład przedsiębiorcy prowadzący kopalnie siarki na Sycylii i w Kalabrii. Ubezpieczeniami zajmowali się ludzie wywodzący się z klasy ekwitów oraz wyzwoleńcy, którzy dochodzili w ten sposób do wielkich majątków, ale również patrycjusze. Założyciel dynastii flawijskiej, cesarz Wespazjan, był nie tylko, zanim został cesarzem, dowódcą legionu a później armii, ale również spedytorem, ubezpieczycielem, a po trosze i lichwiarzem.

Ubezpieczenia dzielą się na ubezpieczenia socjalne (osobowe) oraz na ubezpieczenia materialne. O tym pierwszym systemie tylko dla porządku napiszemy, że twórcą ubezpieczeń w skali światowej był nie ktoś inny jak „żelazny kanclerz" Otto von Bismarck. Oczywiście wprowadził on ubezpieczenia społeczne, głównie po to, by znacząco osłabić – poprzez wprowadzenie realnego bezpieczeństwa socjalnego – walkę klasową. W znacznym stopniu mu się to zresztą udało[53].

---

[53] E. Januła, *Geneza polityki społecznej*, [w:] *Polityka społeczna*,L. Frąckiewicz (red.), Katowice 1981, s. 6-24.

W kategoriach spedycji natomiast interesują nas ubezpieczenia materialne, te, które dotyczą przewożonego lub transportowanego ładunku oraz całokształtu usługi spedycyjnej.

Warunki i zakres ubezpieczeń materialnych regulowane są poprzez infrastrukturę prawną zawartą w kodeksie cywilnym, częściowo również w kodeksie handlowym. Niektóre fragmentaryczne aspekty tego typu ubezpieczeń są regulowane również w orzeczeniach i sentencjach Izb: Cywilnej i Administracyjnej, Sądu Najwyższego.

Całokształt ubezpieczeń gospodarczych zawarty jest w artykule 805. k.c. Zapis paragrafu pierwszego tego artykułu to stwierdzenie: „Poprzez umowy ubezpieczenia zakład ubezpieczeń zobowiązuje się spełnić określone świadczenie w razie zajścia przewidzianego w umowie wypadku, a ubezpieczający zobowiązuje się zapłacić składkę".

Artykułu tego nie stosuje się natomiast do ubezpieczeń w transporcie morskim. Tu odniesień dotyczących ubezpieczeń należy szukać w kodeksie morskim. Artykuł 292. paragraf 1 k.m. (kodeks morski) stwierdza: „przez umowę ubezpieczenia morskiego, ubezpieczyciel zobowiązuje się w zamian za składkę ubezpieczeniową wypłacić odszkodowanie za szkody poniesione wskutek niebezpieczeństw, na jakie przedmiot ubezpieczenia jest narażony w związku z żeglugą morską".

Praktycznie brzmienie obu definicji zawartych systemowo w kodeksach jest identyczne, aczkolwiek kodeks morski ze względów oczywistych bierze w znacznie większym stopniu pod uwagę, również w kategorii ubezpieczeń, aspekt klimatyczny, warunki atmosferyczne oraz inne wynikające z żywiołu morskiego.

Kodeks cywilny definiuje strony umowy zabezpieczenia:

- zakład ubezpieczeń, który jest zobowiązany wypełnić świadczenie, czyli wypłacić odszkodowanie.
- ubezpieczający, który obligatoryjnie płaci składkę, czyli zawiera umowę ubezpieczenia.

Z kolei artykuł 808. k.c. zawiera też odniesienie do osoby trzeciej, na rzecz której może być zawarte ubezpieczenie. Konstrukcja prawna jest stosunkowo prosta, bo jeżeli umowa została zawarta na rzecz ubezpieczającego, jest on tym samym uprawniony do odbioru odszkodowania. Natomiast osoba trzecia posiada takie uprawnienie, jeżeli umowa została zawarta na jej rzecz, i wtedy to ona odbiera fizycznie odszkodowanie.

Spedytorzy ubezpieczają ładunki z wielu powodów.

Odpowiedzialność cywilna przewoźnika jest regulowana różnymi przepisami. Najczęściej są to prawo krajowe i międzynarodowe, ale przepisy te mogą w różnym stopniu:

- wyłączać odpowiedzialność cywilną przewoźnika za szkody w przewożonym ładunku,
- ograniczać odpowiedzialność przewoźnika za szkody do określonych kwot,
- ograniczać terminy, możliwości dochodzenia roszczeń o naprawę szkód.

Problem egzekucji odszkodowania od ubezpieczyciela oparty jest o umowę ubezpieczenia czyli kontrakt zawarty bezpośrednio z ubezpieczonym, albo też pośrednio na rzecz ubezpieczonego z ubezpieczającym

Kwestia roszczeń nadawcy lub odbiorcy ładunku od przewoźnika ulega przedawnieniu zgodnie z systemem prawnym dotyczącym konkretnej gałęzi transportu. W praktyce jest to okres krótszy niż okres przedawnienia roszczenia ubezpieczonego do ubezpieczyciela z umowy ubezpieczenia.

15.2. Rodzaje, funkcje i klasyfikacja ubezpieczeń

Ubezpieczenie to usługa, której zadaniem jest łagodzenie i likwidowanie negatywnych skutków zdarzeń losowych poprzez rozłożenie ciężaru tegoż łagodzenia na jednostki, którym takie zdarzenia mogą zagrażać.

W ramach ubezpieczenia ubezpieczyciel zobowiązuje się spełnić określone świadczenie w razie zajścia wypadku, natomiast ubezpieczający zobowiązuje się zapłacić składkę w terminie. Umowa może być zawarta na rzecz osoby trzeciej, czyli ubezpieczonego. W przypadku takim obowiązki ubezpieczającego związane z wykonaniem umowy przechodzą na ubezpieczonego. Zwykle ubezpieczający jest jednocześnie ubezpieczonym, ale w handlu zagranicznym, przykładowo przy zawieraniu umowy sprzedaży z zastosowaniem formuły CIF Incoterms 2000, ubezpieczającym jest eksporter (sprzedawca), zaś ubezpieczonym importer (nabywca).

Funkcją podstawową ubezpieczeń jest ochrona ubezpieczeniowa. Funkcja ta polega na dostarczeniu środków finansowych potrzebnych do wyrównania

stabilności procesów produkcyjnych, jak też na odtworzeniu zniszczonych składników majątku trwałego. Pozostałe funkcje to: społeczna i finansowa.

Ryzyko ubezpieczeniowe to możliwość zaistnienia zdarzeń niezależnych od podmiotu gospodarczego, których nie jest on w stanie przewidzieć i nie jest im w stanie w pełni zapobiec.

Tabela 15. 1. Rodzaje ryzyk

Rodzaje ryzyk ubezpieczeniowych	
finansowe	dające się wycenić
niefinansowe	nie dające się wycenić finansowo
statyczne	niezależne od czasu – żywioły
dynamiczne	pochodne zmian ekonomicznych, technicznych, technologicznych
czyste	zrealizowanie tego ryzyk powoduje stratę, niezrealizowanie nie przynosi korzyści
spekulatywne	realizacja takiego ryzyka to brak zysku lub brak straty
fundamentalne	przyczyny społeczne lub polityczne
partykularne	polega na zagrożeniu indywidualnych interesów

Źródło: opracowanie własne

Klasyfikacja ubezpieczeń gospodarczych przedstawia się następująco:
- osobowe,
- majątkowe,
- obowiązkowe,
- dobrowolne.

Do najważniejszych ubezpieczeń gospodarczych możemy zaliczyć:
- ubezpieczenia transportowe – środków transportowych (casco),
- ubezpieczenia ładunku w transporcie (cargo),
- ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej – za szkody wyrządzone ruchem środków komunikacyjnych (OC),
- ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków (NW) osób przewożonych lub innych osób poszkodowanych wskutek ruchu środków komunikacji.

Obowiązkowe ubezpieczenia dochodzą do skutku w drodze zawarcia umowy ubezpieczenia. Obowiązek zawarcia ubezpieczenia odnosi się do obu stron stosunku prawnego.

Do podstawowych aktów prawnych, które regulują działalność ubezpieczeniową należą cztery ustawy, które weszły w życie z dniem 1 stycznia 2004 r. i są to:

– ustawa o działalności ubezpieczeniowej,
– ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym oraz Polskim Biurze Ubezpieczeń Komunikacyjnych,
– ustawa o nadzorze ubezpieczeniowym i emerytalnym oraz Rzeczniku Ubezpieczonych,
– ustawa o pośrednictwie ubezpieczeniowym.

Ustawa dotycząca działalności ubezpieczeniowej określa zasady i warunki wykonywania działalności w zakresie ubezpieczeń osobowych i majątkowych.

Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczeń Komunikacyjnych określa zasady zawierania i wykonywania umów obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności rolników z tytułu posiadania gospodarstwa rolnego i obowiązkowego ubezpieczenia budynków wchodzących w skład gospodarstwa rolnego od ognia i innych zdarzeń losowych. Ustawa ta określa sposób kontroli spełniania obowiązku zawarcia powyższych umów ubezpieczeń oraz konsekwencje niespełnienia tego obowiązku.

Ustawa dotycząca nadzoru ubezpieczeniowego i emerytalnego oraz Rzecznika Ubezpieczonych określa sposób nadzoru ubezpieczeniowego i emerytalnego oraz zasady działania Rzecznika Ubezpieczonych.

Ustawa dotycząca pośrednictwa ubezpieczeniowego określa zasady wykonywania pośrednictwa ubezpieczeniowego w zakresie ubezpieczeń osobowych i majątkowych.

15.3. Ubezpieczenia środków transportowych – casco

Ubezpieczenia transportowe mają bardzo złożony charakter, gdyż składają się na nie różne przedmioty ubezpieczenia, a mogą nimi być: środki transportowe, przewożony ładunek, odpowiedzialność cywilna przewoźników za szkody w przesyłce lub opóźnienie w realizacji umowy przewozu, od-

powiedzialność cywilna posiadaczy środków komunikacji. Wymienione przedmioty ubezpieczenia mogą być ubezpieczone jako każdy z osobna, jak też przez różne zainteresowane osoby.

Tabela 15.2. Rodzajowy podział ubezpieczeń transportowych

Podział ubezpieczeń na:	Ze względu na:
Gałąź transportu	Transport lądowy – kolejowy, samochodowy Transport morski Transport żeglugi śródlądowej Transport lotniczy
Zasięg terytorialny	Transport krajowy Transport międzynarodowy
Przedmiot ubezpieczenia	Ubezpieczenie casco Ubezpieczenie cargo Ubezpieczenie OC Ubezpieczenie NW W transporcie morskim – interes majątkowy W transporcie samochodowym – assistance oraz ubezpieczenie ochrony prawnej

Źródło: opracowanie własne

Ubezpieczenie casco jest ubezpieczeniem dobrowolnym i umownym. Powszechnie znanym pojęciem, które odnosi się do pojazdów samochodowych jest autocasco (AC).

Przedmiotem ubezpieczeń autocasco są:
- pojazdy wraz z wyposażeniem podlegające rejestracji w Polsce oraz motorowery,
- inne pojazdy napędzane umieszczonym na nich silnikiem, zasilanym z własnego źródła energii,
- trolejbusy oraz tramwaje.

Ochroną ubezpieczeniową są objęte szkody, które powstały w pojeździe, polegające na uszkodzeniu, zniszczeniu lub utracie pojazdu, np. wskutek powodzi, pożaru, kradzieży[54].

Ochroną ubezpieczeniową nie mogą być objęte między innymi szkody spowodowane umyślnie przez posiadacza pojazdu, powstałe podczas kierowania.

[54] Por. *Podręcznik…, op. cit*., s. 513-519.

Tabela 15.3. Zakresy ubezpieczeń autocasco

Zakres ubezpieczenia	Skutek szkody
Pełny zakres	Zniszczenie, utrata pojazdu
Ograniczony zakres	Kradzież i inne zdarzenia losowe
Zakres mini-casco	Szkoda powstała wskutek zderzenia z innym pojazdem

Źródło: opracowanie własne

Umowę ubezpieczenia autocasco zawiera się zazwyczaj na jeden rok lub też na okres krótszy. Dokumentem potwierdzającym zawarcie umowy jest polisa lub inny dokument ubezpieczenia. Innym dokumentem występującym oprócz polisy jest certyfikat ubezpieczeniowy. Dokumenty te mają charakter jednostronnego potwierdzenia zawarcia umowy ubezpieczenia i stwierdzenia jej warunków.

15.4. Ubezpieczenie ładunku w transporcie – cargo

Ubezpieczenie cargo jest to dobrowolne ubezpieczenie ładunku, niezależne od ubezpieczenia casco. Środek transportowy ubezpieczany jest przez posiadacza (przedsiębiorstwo transportowe), natomiast ładunek jest ubezpieczany przez nadawcę-gestora lub odbiorcę.

Tabela 15.4. Kryterium odpowiedzialności przewoźnika i zakładu ubezpieczeń

Grupy ryzyka	Przewoźnik	Zakład ubezpieczeń
I. ponosi odpowiedzialność	tak	Tak
II. ponosi odpowiedzialność	tak (opóźnienie przewozu)	Nie
III. ponosi odpowiedzialność	nie	Tak (za cały cykl transportowy
IV. ponosi odpowiedzialność	nie (np. z wadliwego załadowania przesyłki)	nie (np. z wadliwego załadowania przesyłki)

Źródło: opracowanie własne

Przedmiotem ubezpieczenia ładunku jest nienaruszalność przesyłki. Ubezpieczenie ładunku pokrywa ryzyko utraty lub uszkodzenia przesyłki przez cały okres trwania przewozu. Zakres odpowiedzialności zakładu

ubezpieczeń wynika z treści umowy ubezpieczenia, przy uwzględnieniu „ogólnych warunków ubezpieczenia" i postanowień taryfowych, które są wydawane przez zakłady ubezpieczeń. Natomiast zakres odpowiedzialności przewoźnika wynika z ustawy o prawie przewozowym oraz z jej przepisów wykonawczych.

Tabela 15.5. Zakres ubezpieczeń ładunku

Zakres ubezpieczenia	Aspekt
Podstawowy	Odnosi się do ładunków przewożonych środkiem transportu należącym do ubezpieczonego lub przez niego dzierżawionym.
Pełny	Oferta w odniesieniu do ładunków przewożonych transportem wykonywanym przez firmę zawodowo trudniącą się przewozami w oparciu o koncesję, zezwolenia lub innego rodzaju uprawnienia, np. na podstawie listu przewozowego.

Źródło: opracowanie własne

W ubezpieczeniach ładunków w transporcie cargo można wyróżnić następujące polisy:
- polisa jednostkowa – dowód ubezpieczenia jednej konkretnej przesyłki na czas przewozu określonym środkiem transportu i na określonej trasie,
- polisa generalna – obejmuje cały potok ładunków na określony okres ustalony w umowie, zwykle jest to rok kalendarzowy,
- polisa obrotowa – jest odmianą polisy generalnej i obejmuje ona cały obrót transportowy ubezpieczającego
- polisa odpisowa – to także odmiana polisy generalnej i stosowana jest w krajach ustabilizowanej gospodarki rynkowej. Dotyczy ona ochrony ubezpieczeniowej całej puli jednorodnych przesyłek.

15.5. Ubezpieczenia morskie – specyfika branży

W świetle kodeksu morskiego przedmiotem ubezpieczenia morskiego może być każda wartość majątkowa, związana z żeglugą morską dającą się skwantyfikować w wartościach pieniężnych. W praktyce przedmiotem

ubezpieczeń morskich są: statek, ładunek, fracht, opłata za przewóz pasażerów, opłata czarterowa, perspektywiczny zysk przewozu ładunków, prowizja, wydatki na usuwanie awarii wspólnej, odpowiedzialność z tytułu OC oraz wszelkie wierzytelności zabezpieczone na statku, ładunku lub frachcie.

W całym świecie ubezpieczyciele morscy pełnią szczególną rolę. Zapewniają ubezpieczenia od całokształtu morskich ryzyk, których katalog jest bardzo szeroki.

Występują dwie struktury morskich ubezpieczycieli.

1. Ubezpieczyciele zawodowi, którzy oferują polisy ubezpieczeniowe dla różnego rodzaju ryzyk morskich na normalnych rynkowych zasadach. Tego typu ubezpieczenia zapewniają wspomnianym ubezpieczycielom odpowiednie zyski z działalności.
2. Struktury ubezpieczeń wzajemnych (tylko dla członków odpowiednich korporacji, najczęściej armatorów). Te struktury oferują pokrycie ubezpieczeniowe oparte o zasadę non profit i zasadę wzajemności.

Zawodowi ubezpieczyciele oferują ubezpieczenia klasy casco dla jednostek pływających, ale w oferowanym katalogu ubezpieczeń znajdują się też ryzyka różnych aspektów odpowiedzialności cywilnej armatora. Natomiast struktury ubezpieczeń wzajemnych z zasady przedstawiają ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej armatora. Tylko niektóre z nich zajmują się też ubezpieczeniami casco jednostek pływających.

Ubezpieczenia morskie obejmują:

- casco wszystkich jednostek pływających, w tym jachtów, barek, morskich kutrów i łodzi rybackich, a także jednostek specjalnego przeznaczenia, np. dźwigów pływających,
- odpowiedzialność cywilną armatora, w tym jednostek wymienionych wyżej,
- frachtu – z tytułu utraty frachtu lub martwego frachtu,
- jednostki pływające w budowie (np. od pożaru)
- odpowiedzialność cywilną, stoczni remontowych z tytułu remontów,
- ładunki w transporcie morskim, ale też w transportach kombinowanych objętych określeniem transport morski (chodzi o transport multimodalny w tej części, w której jest objęty definicją transportu morskiego).

Artykuł 311 k.m. obejmuje definicje ubezpieczeń ładunków. Tutaj podstawą ubezpieczenia jest wykupienie polisy na konkretny ładunek, ale umowa może obejmować również inny interes majątkowy niż ładunek.

Polisa ubezpieczeniowa stanowi potwierdzenie jednostronne zawarcia umowy ubezpieczenia na ściśle określonych w polisie warunkach. Czasem występuje też certyfikat ubezpieczeniowy, który jest zwykle załącznikiem do umowy ubezpieczenia generalnego. Certyfikat ubezpieczeniowy posiada moc prawną wtedy, kiedy jest podpisany nie tylko przez ubezpieczyciela, ale również na zasadzie kontrasygnaty przez ubezpieczającego.

Istotnym jest rozróżnienie, który dokument powinien być wystawiany w przypadku, gdy płatność następuje na podstawie listu kredytowego. Generalnie powinno to wynikać z warunków akredytywy. Bank wystawiający list kredytowy może uznać certyfikat ubezpieczeniowy za dokument niewystarczający[55].

W ubezpieczeniach morskich często mamy do czynienia z klauzulami instytutowymi, które nazwy wzięły od Instytutu Londyńskich Ubezpieczycieli (ILU). Klauzule te nie są niczym innym jak wystawionymi przez ten instytut warunkami ubezpieczenia i są powszechnie stosowane przez ubezpieczycieli morskich. Dzięki klauzulom ILU nastąpiło zunifikowanie znacznych zakresów ubezpieczeń morskich na międzynarodowym rynku ubezpieczeń tego typu.

ILU opracował kilka struktur klauzul ładunkowych. Do często stosowanych należą:
- Instytutowe Klauzule Ładunkowe (A, B, C),
- Instytutowe Klauzule Wojenne,
- Instytutowe Klauzule Strajkowe,
- inne klauzule głównie dla warunków specyficznych.

Dzięki klauzulom, w szczególności ładunkowym, ubezpieczeniem objęte są wszelkie ryzyka, które zostały wykluczone w klauzuli wyłącznej.

Obok ryzyk strajkowych i wojennych, które są ryzykami bardzo specyficznymi, inne wyłączone ryzyka z Instytutowych Klauzul Ładunkowych są następujące:
- umyślna wina ubezpieczonego,
- zwykłe zużycie przedmiotu ubezpieczenia,
- niewłaściwe opakowanie, o ile zostało wykonane przez ubezpieczającego lub podmioty, za które ponosi on odpowiedzialność,

---

[55] *Ibidem*, s. 512-517.

– wada ukryta,
– niewypłacalność finansowa przewoźnika,
– skażenie jądrowe spowodowane użyciem broni jądrowej,
– niezdatność żeglugowa statku lub innej jednostki pływającej do przewozu, ale pod warunkiem, że ubezpieczony miał świadomość takiej niezdatności w momencie rozpoczęcia przewozu.

Niektóre ładunki oraz ich specyfika przewozu wymagały opracowania klauzul odmiennych niż Instytutowe Klauzule Ładunkowe. Klauzul tych jest bardzo dużo. Istnieją również obok klauzul ILU, klauzule opracowane przez inne instytucje, i tak np. spotykane są na rynku niemieckim klauzule ADS i DTV cargo oraz amerykańskie opracowane przez AIMU.

Warto zwrócić uwagę na specyficzne, czyli wojenne i strajkowe ryzyka opracowane w oparciu o instytutowe klauzule. Szczególnie dlatego, że trwa niewypowiedziana wojna z międzynarodowym terroryzmem, a somalijscy piraci są tylko jednym z wielu aspektów tej wojny. Z drugiej strony, strajki szczególnie dokerów, zdarzają się dosyć często, mimo że ta kategoria zawodowa należy do tzw. „arystokracji zawodowej", szczególnie wskutek bardzo wysokich zarobków.

Klauzule ryzyk w Instytutowych Klauzulach Wojennych obejmują szkody spowodowane przez:
– wojnę, wojnę domową, rewolucję, rebelię, powstanie, pucz. Obejmują też wszelkie wrogie działania ze strony lub przeciwko prowadzącemu wojnę państwu.
– zabór, aneksję, zajęcie, zatrzymanie, ograniczenie swobody lub przetrzymanie (ale z wyjątkiem piractwa) oraz skutki tych aktów, ewentualnie jakichkolwiek usiłowań ich dokonania.
– pozostające w akwenach morskich: miny, torpedy, bomby lub inną porzuconą broń wojenną.

Natomiast klauzula ryzyk w Instytutowych Klauzulach Strajkowych zawiera katalog szkód spowodowanych przez:
– strajkujących, robotników objętych lokautem, osoby biorące udział w zakłóceniach pracy, rozruchach lub innych zamieszkach społecznych,
– terrorystów lub inne osoby działające z pobudek politycznych.

Stawki ubezpieczeniowe ryzyk wojennych i strajkowych są bardzo wysokie. Podmioty ubezpieczeniowe praktycznie same ustalają stawki ubez-

pieczenia tego typu ryzyk. Był okres, kiedy Komitet Kwotacyjny Ryzyk Wojennych próbował ustalić obowiązujące stawki za ubezpieczenia wojenne i strajkowe, ale np. Unia Europejska uznała to za zmowę kartelową. Stąd rzeczony komitet musiał wycofać się z kwotowania i pozostawił stawki ubezpieczeń w rękach samych ubezpieczycieli.

W ubezpieczeniach morskich występuje kilka rodzajów strat i szkód. Są to:
- szkoda częściowa, określana jako PL (partial loss),
- strata całkowita rzeczywista, określana jako APL (actual total loss),
- strata całkowita konstruktywna – CTL (constructive total loss).

W kodeksie morskim występuje ponadto instytucja abandonu. W szczególności artykuł 330 § 1 k.m. ustala podmiotowość tej instytucji, w świetle której ubezpieczający może zażądać od ubezpieczyciela pełnej wypłaty ubezpieczenia, jednocześnie zrzekając się na rzecz tegoż ubezpieczyciela praw do przedmiotu ubezpieczenia. Tu jednak warunkiem ogłoszenia abandonu jest przeważające prawdopodobieństwo domniemania, że całkowita strata przedmiotu ubezpieczenia jest nieunikniona, definicyjnie bowiem komenda 'abandon ship' jest to nic innego jak 'opuścić statek'.

Ubezpieczyciel jednak może uzależnić przyjęcie abandonu od dostarczenia mu weryfikowalnych danych dotyczących obciążeń lub ograniczeń w rozporządzeniu przedmiotem ubezpieczenia. Często zdarza się, że ubezpieczyciel odrzuca przyjęcie abandonu.

W ubezpieczeniach morskich występuje też pojęcie awarii wspólnej. Dotyczy to wszystkich osób, których mienie uczestniczy we wspólnym przedsięwzięciu morskim i jako takie jest narażone na wspólne, grożące mu niebezpieczeństwo. Osoby te mają prawo żądać wzajemnie wyrównania w wypadku, jeżeli straty są wynikiem poświęceń lub wydatków poniesionych dla wspólnego bezpieczeństwa: statku, ładunku i frachtu. W tym ujęciu awaria wspólna to wydatek nadzwyczajny dokonany pragmatycznie dla wspólnego bezpieczeństwa. Termin ten używany jest zarówno w transporcie morskim, jak również w wodnym śródlądowym.

Kwestie szczegółowych zapisów dotyczących awarii wspólnej zawierają reguły Yorku–Antwerpii stanowiące zbiór zasad kwalifikowania wydatków i poświęceń jako awarii wspólnej oraz sposobów rozliczania awarii wspólnej w żegludze morskiej. Reguły Yorku-Antwerpii zostały wprowadzone również do polskiego kodeksu morskiego.

Wchodzi tu też kolejne pojęcie: dyspaszera. Jest to podmiot lub osoba, która zgodnie z artykułem 255 k.m. dokonuje ustaleń, czy zachodzi awaria wspólna oraz oblicza wysokości strat awarii wspólnej i dokonuje ich rozdzielenia na poszczególne podmioty czy osoby. Dyspaszer wystawia dokument rozliczenia awarii wspólnej, czyli dyspaszę.

Podmioty ubezpieczeniowe działające w obszarze spedycji morskiej realizują swoje zadania przez komisarzy awaryjnych w sytuacji, kiedy ubezpieczyciel nie posiada w danym miejscu swych przedstawicielstw. Często komisarzami awaryjnymi są firmy rzeczoznawcze lub też podmioty zajmujące się oceną i likwidacją szkód z umów ubezpieczenia.

W praktyce szereg firm ubezpieczeniowych współpracuje ze sobą i korzysta ze struktur organizacyjnych i logistyki innych firm. Bardzo często inne firmy korzystają z bardzo rozbudowanej w świecie, londyńskiej agencji Lloyds. Firma ta prowadzi ubezpieczenia w zakresie morskim od XVIII wieku. Jest to najbardziej renomowana agencja asekuracyjna Tradycją w niej jest ceremoniał, gdy zatonie jakikolwiek statek asekurowany przez Lloyda w londyńskiej centrali firmy obligatoryjnie uderza się w dzwon.

W transporcie morskim odnośnie ubezpieczeń obowiązuje konwencja z 1924 roku, następnie wielokrotnie nowelizowana, określająca górne granice odpowiedzialności przewoźnika. Problemem jest, że nie wszystkie kraje przyjęły do realizacji zmodyfikowane protokoły: m.in. z 1968 i 1979 i stosują wewnętrzne przepisy odnośnie do stawek normatywnych w ubezpieczeniach za jednostki ładunkowe.

Dotyczy to szczególnie Stanów Zjednoczonych, które przyjęły ograniczenie do 500$ wypłaty za sztukę lub jednostkę ładunkową objętą ubezpieczeniem konwencjonalnym.

15.6. Ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej spedytora

Ubezpieczenie OC jest to odpowiedzialność spedytora względem zleceniodawcy lub osób trzecich za szkody wynikłe z niewykonania lub niezgod-

nego z umową wykonania spedycji. Spedytor ponosi odpowiedzialność zgodnie z zapisami kodeksu cywilnego.

Gdy spedytor wykonuje umowę spedycji w warunkach przewidzianych przez OPWS, odpowiedzialność jest regulowana po pierwsze zapisami kodeksu cywilnego, a po drugie w obszarze, gdzie kodeks cywilny nie reguluje zakresu odpowiedzialności, właśnie treściami OPWS.

Zakres ubezpieczenia może i powinien być różny. Tu wszystko zależy od stron, bo mimo ogólnych warunków ubezpieczeń, konkretna umowa jest niczym innym jak umową cywilnoprawną i strony mają szeroki zakres regulacji warunków, ale też wysokości ubezpieczenia.

Są też umowy specyficzne, tak jak np. obejmujące szkody polegające na utracie, ubytku lub uszkodzeniu przesyłki powstałe w czasie od jej przejęcia aż do wydania przewoźnikowi, kolejnemu spedytorowi, ewentualnie zleceniodawcy.

Ubezpieczeniem OC spedytora w wydaniu klasycznym, polegającym na odpowiedzialności spedytora, określonym w kodeksie cywilnym zawarte i pokryte są tylko te ryzyka, za które ewidentną odpowiedzialność ponosi spedytor. Są to:
- nieumyślne błędy spedytora,
- konsekwencje wyboru przez spedytora podwykonawców.

W tym układzie klasycznym może nastąpić szereg innych wydarzeń, których finałem jest szkoda w towarze, ale nie są wtedy pokryte ubezpieczeniem.

Z reguły tego typu OC spedytora nie znajduje aprobaty jego zleceniodawcy. Ten ostatni chce bowiem, żeby spedytor odpowiadał za całokształt przebiegu procesu przemieszczenia towaru. Dlatego też współczesne umowy ubezpieczeniowo-asekuracyjne w spedycji zawierają zwykle dodatkowy pokaźny katalog ryzyk.

Podmiot ubezpieczający nie odpowiada za szkody:
- wyrządzone umyślnie przez ubezpieczonego oraz osoby, za które ponosi on odpowiedzialność,
- powstałe wskutek wadliwego opakowania przesyłki,
- powstałe w przesyłkach wartościowych. Te przesyłki powinny być dodatkowo zgłoszone do ubezpieczenia, oczywiście na innych stawkach asekuracyjnych,
- dotyczące żywych zwierząt,

– powstałe wskutek konfiskaty przesyłki przez prawomocne ,
– powstałe w wyniku klęsk żywiołowych, aktów wojennych, terrorystycznych itp.

Ubezpieczyciel nie odpowiada ponadto za:
– grzywny i kary nałożone na ubezpieczonego,
– szkody osobowe,
– szkody, których wartość nie przekracza uzgodnionej franszyzy.

Franszyza to ustalona kwotowo lub procentowo wartość szkody objętej ubezpieczeniem w ramach umowy, którą powinien pokryć sam ubezpieczający lub ubezpieczony, a która nie obciąża ubezpieczyciela.

W praktyce występują dwa rodzaje franszyz:
1. Redukcyjna tj. wtedy, kiedy ubezpieczyciel potrąca z należnego odszkodowania określoną kwotowo wartość.
2. Integralna, czyli kwota, po której przekroczeniu kwota objęta ubezpieczeniem jest wypłacana przez ubezpieczyciela w całości i bez potrąceń.

Górna granica odpowiedzialności ubezpieczyciela to suma gwarancyjna ustalona w umowie ubezpieczenia. Odszkodowanie ustala się do wysokości szkody, która nie może być wyższa niż suma gwarancyjna dla samego zdarzenia.

W granicach ustalonej sumy gwarancyjnej ubezpieczyciel poza szkodą pokrywa także koszty dodatkowe. Są to:
– ewentualne koszty prewencji, przeciwdziałające działaniu szkody,
– koszty ekspertyzy, jeżeli rozmiar szkody ocenia rzeczoznawca,
– koszty obrony sądowej w sporze prowadzonym za zgodą ubezpieczyciela.

Wysokość składki ubezpieczeniowej przy ubezpieczeniu OC spedytora uzależniona jest od dochodów, najczęściej rocznych, i od wybranej wysokości sumy gwarancyjnej.

Problematyczne jest zaspakajanie roszczenia poszkodowanego w wypadku, kiedy spedytor czyni to bez zgody ubezpieczyciela. Podmioty ubezpieczeniowe reprezentują tu doktrynę, że wtedy jest to samowolne działanie spedytora. Powinien on niezwłocznie zawiadomić ubezpieczyciela o wszelkich szkodach lub też o wdrożeniu przeciwko niemu postępowania sądowego.

15.7. Ryzyka i ubezpieczenia w transporcie krajowym i międzynarodowym

Podział na krajowe i międzynarodowe w aspekcie warunków ubezpieczeniowych ma dosyć istotne znaczenie również pragmatyczne. Transport krajowy to przede wszystkim lądowy, w kolejności samochodowy i kolejowy.

Dla wszelkich ładunków przewożonych w kraju podmioty ubezpieczeniowe oferują ubezpieczenia oparte o „ogólne warunki ubezpieczenia ładunków w transporcie krajowym". Warunki te, oczywiście indywidualne dla każdego ubezpieczyciela, mają podobną konstrukcję prawną i podobny zakres ochrony ubezpieczeniowej.

Z kolei ubezpieczenie ładunków w transporcie międzynarodowym prowadzone jest głównie na bazie Instytutowych Klauzul Ładunkowych.

Wracając do transportu krajowego, stosuje się głównie dwa warianty:
A. Ubezpieczenia w zakresie podstawowym czyli obejmujące szkody powstające z wypadku, pożaru, wybuchu, warunków atmosferycznych i rabunku.
B. Zakres pełny czyli wszelkie inne ryzyka wykraczające poza zakres podstawowy.

Tak jak i w transporcie morskim, zarówno zamawiający usługę jak i spedytor, muszą być na bieżąco zapoznani z klauzulami wyłączeń, w szczególności jeżeli zamierzają ubezpieczyć ładunki specyficzne.

Pozostaje kwestia dochodzenia przez właściciela ładunku odszkodowania od przewoźnika w ramach jego odpowiedzialności cywilnej. Jest to, jak każda czynność sądowa, praca czasochłonna i kosztowna. Stąd też stosuje się w praktyce formuły INCOTERMS, które zobowiązują jedną ze stron kontraktu do ubezpieczenia ładunku w przewozie. Zwykle stosuje się formuły: CIF i CIP. Formuły te oraz inne w wypadku wpisania ich do kontraktu handlowego precyzują również warunki i możliwości dochodzenia roszczeń. W innych wypadkach stosuje się obowiązek najwęższego zakresu pokrycia przewidziany w Instytutach Klauzulach Ładunkowych. Z reguły będą to klauzule kategorii C.

Aneksy

1. OPWS 2010
2. FIATA – FBL
3. FIATA – FCR
4. FIATA – FCT
5. Krajowy List Przewozowy
6. PKP CARGO – zharmonizowany spis towarów
7. PKP CARGO – wykaz opłat
8. Protokół szkody ubezpieczenia cargo
9. Wniosek ubezpieczeniowy – ubezpieczenie ładunków w transporcie krajowym
10. INCOTERMS
11. CMR
12. Ustawa z dnia 6.09.2001 roku o transporcie drogowym
13. Ustawa z dnia 28.03.2003 roku o transporcie kolejowym

Aneks 1

Ogólne Polskie Warunki Spedycyjne 2010
/ŹRÓDŁO/; SPEDCONT Sp. z o.o. w Łodzi (tel. 42 653 95 50)
Opracowane i zatwierdzone przez Radę PISiL uchwałą nr 1/01/2010 z dnia 14 stycznia 2010 r.

Definicje

§ 1
1.1 Użyte w poniższym tekście określenia oznaczają:
1.1.1 Spedytor – podmiot, który zawodowo, za wynagrodzeniem podejmuje się we własnym imieniu lecz na rachunek zleceniodawcy lub w imieniu i na rachunek zleceniodawcy wysłania lub odbioru przesyłki, zorganizowania całości lub części procesu przemieszczenia przesyłki lub innych usług związanych z obsługą przesyłki i jej przemieszczaniem.
1.1.2 Przewoźnik umowny – podmiot, który zawiera umowę przewozu z zamiarem powierzenia jej wykonania innemu przewoźnikowi (przewoźnikowi faktycznemu).
1.1.3 Zleceniodawca ^= osoba zawierająca umowę ze spedytorem, a także – w przypadku spedytora zastępczego – zleceniodawca osoby, która udzieliła zlecenia spedytorowi zastępczemu.
1.1.4 Forma pisemna – na użytek niniejszych Ogólnych Polskich Warunków Spedycyjnych jest zachowana, gdy:
1.1.4.1 na dokumencie obejmującym treść oświadczenia woli złożony został własnoręczny podpis składającego to oświadczenie,
1.1.4.2 oświadczenie woli w postaci elektronicznej opatrzone zostało bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu,
1.1.4.3 oświadczenie, o którym mowa w pkt. 1 przesłane zostało przez składającego faxem bądź za pomocą listu elektronicznego (e-maila),
1.1.4.4 oświadczenie woli nie zawierające własnoręcznego podpisu zostało złożone w liście elektronicznym (e-mailu), wysłanym z adresu poczty elektronicznej składającego to oświadczenie.

1.2 Ilekroć w niniejszych Ogólnych Polskich Warunkach Spedycyjnych mowa jest o:
1.2.1 Nadawcy – rozumie się przez to także załadowcę, frachtującego i wysyłającego.
1.2.2 Spedytorze – rozumie się przez to także spedytora zastępczego i dalszego.
1.2.2.1 Spedytor zastępczy – podmiot, któremu spedytor główny powierza w celu wykonania zlecenia całość obowiązków wynikających z zawartej pomiędzy spedytorem głównym a jego zleceniodawcą umowy spedycji.
1.2.2.2 Spedytor dalszy – podmiot, którym posługuje się spedytor główny przy wykonywaniu zlecenia, powierzając mu dowykonania oznaczoną część swych obowiązków.

Przepisy ogólne

§ 2
2.1 Ogólne Polskie Warunki Spedycyjne (zwane dalej) mają zastosowanie w stosunkach pomiędzy spedytorem a jego zleceniodawcą, a w przypadku spedytora zastępczego także pomiędzy nim a zleceniodawcą osoby, która udzieliła spedytorowi zastępczemu zlecenia – jeśli przynajmniej jedna ze stron jest członkiem Polskiej Izby Spedycji i Logistyki.
2.2 OPWS stosuje się także w każdym przypadku zaangażowania odpowiedzialności cywilnej spedytora, w tym również z tytułu czynów niedozwolonych w zakresie, w jakim nie sprzeciwia się to przepisom bezwzględnie obowiązującym.
§ 3
3.1 Do innych czynności związanych z przewozem, które mogą być wykonywane przez spedytora, zalicza się takie czynności jak: poradnictwo transportowe, ubezpieczenie, przeładunek, składowanie, pakowanie, konfekcjonowanie, organizacja obsługi celnej, dystrybucja, logistyczne i inne temu podobne.
3.2 W odniesieniu do umowy spedycji zawartej przez spedytora, zastosowanie będą również miały ogólne warunki bądź regulaminy świadczenia usług, jeżeli ich stosowanie w danej dziedzinie działalności jest powszechnie przyjęte lub jeżeli zawarcie umowy z podwykonawcą wy-

magało włączenia do treści tej umowy stosowanego przez drugą stronę wzorca umownego.

§ 4

4.1 Spedytor może sam dokonać przewozu. W tym przypadku ma jednocześnie prawa i obowiązki przewoźnika.

4.2 Spedytor, zawierając umowę przewozu, jest przewoźnikiem umownym, jeśli nie korzysta z własnych środków transportu.

4.3 Spedytor, który samodzielnie wykonuje usługi, o których mowa w punkcie 3.1 powyżej, w relacjach ze zleceniodawcą
odpowiada na podstawie powszechnie obowiązujących przepisów prawa, znajdujących zastosowanie do danego rodzaju usługi, z zastrzeżeniem ograniczeń odpowiedzialności, o których mowa w § 22 i § 23 niniejszych OPWS.

§ 5

Postanowienia niniejszych OPWS nie mają zastosowania do spedycji pieniędzy, dzieł sztuki i szczątków ludzkich.

Oferty

§ 6

6.1 Złożona przez spedytora oferta obejmuje tylko te czynności, które są w niej wymienione i zachowuje ważność w określonym w niej terminie.

6.2 Oferta spedytora i uzgodnienia dotyczące stawek i usług (własnych lub osób trzecich) odnoszą się tylko do towarów określonych w zleceniu oraz zakładają typowe, niezakłócone warunki jego realizacji.

6.3 W przypadku braku wskazania terminu ich obowiązywania, każda oferta lub kwotowanie zachowuje ważność tylko w razie ich niezwłocznego potwierdzenia przez zleceniodawcę w zleceniu, które ma być realizowane niezwłocznie po jego złożeniu, chyba że strony inaczej postanowiły.

6.4 W przypadku zmiany któregokolwiek elementu oferty, zaistniałej z przyczyn zewnętrznych, niezależnych od spedytora, podane lub uzgodnione ceny będą odpowiednio korygowane ze skutkiem od chwili, gdy zmiana ta wystąpiła. Korekta oferty, wynikająca ze zmiany któregokolwiek jej elementu z przyczyn leżących po stronie spedytora, wymaga zgody zleceniodawcy.

6.5 W braku innych uzgodnień, oferta spedytora zawiera wszystkie koszty ponoszone przez spedytora podczas niezakłóconego przebiegu procesu spedycyjnego, z wyjątkiem wszelkiego typu kosztów przestoju, które, jeżeli nie zawinione przez spedytora, zleceniodawca zobowiązany jest odrębnie zapłacić spedytorowi w wysokości nałożonej na spedytora przez osoby trzecie.

Umowa spedycji

§ 7
7.1 Przez umowę spedycji spedytor zobowiązuje się za wynagrodzeniem, w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa, do wysłania lub odbioru przesyłki albo do dokonania innych usług związanych z jej przewozem.
7.2 Umowę spedycji uważa się za zawartą z chwilą otrzymania przez spedytora zlecenia spedycyjnego, jeżeli jego
postanowienia, wraz z poprzedzającą wpływ zlecenia i wiążącą w chwili jego złożenia ofertą spedytora, przewidują wszystkie istotne postanowienia umowy spedycji. W innym przypadku do zawarcia umowy spedycji dochodzi z chwilą ustalenia pomiędzy stronami wszystkich istotnych warunków tej umowy.
7.3 W przypadku braku zamiaru wykonania usługi spedytor winien bez zwłoki powiadomić o tym składającego zlecenie.

Zlecenie spedycyjne

§ 8
8.1 Spedytor wykonuje czynności na podstawie zlecenia.
8.2 Zlecenie dla jego ważności nie wymaga formy pisemnej, jednakże dla uniknięcia nieporozumień i nieprawidłowości w jego realizacji zaleca się, by wystawione zostało lub potwierdzone w formie pisemnej.
8.2.1 Spedytor nie jest odpowiedzialny za następstwa błędów i nieporozumień wynikłych w związku z otrzymaniem zlecenia ustnie lub telefonicznie
8.2.2 Spedytor nie jest odpowiedzialny za skutki dodatkowych instrukcji udzielanych przez zleceniodawcę bezpośrednio innym stronom uczestniczącym w realizacji spedycji.

8.3 Zlecenie powinno zawierać wszystkie niezbędne informacje o przesyłce i o jej właściwościach, a w szczególności znaki i numery poszczególnych sztuk (opakowań), ich liczbę, ciężar, wymiary, kubaturę, ilość i rodzaj kontenerów a także wskazywać, czy stanowiący przesyłkę towar znajduje się na liście towarów strategicznych, w tym podwójnego stosowania bądź zbrojeniowych, jak również określać zakres zlecanej usługi oraz wszelkie inne dane i dokumenty potrzebne dla prawidłowego wykonania zlecenia.
8.4 Zleceniodawca ma obowiązek udzielenia zlecenia kompletnego i prawidłowego. Zleceniodawcę obciążają konsekwencje zaistniałe wobec spedytora i osób trzecich w następstwie podania w zleceniu niedokładnych, niekompletnych i nieprawidłowych danych, przy czym odnosi się to również do danych zawartych w dokumentach, korespondencji oraz podanych na przesyłce informacji co do ilości, wagi, wymiarów i właściwości, a także wadliwego opakowania przesyłki itp., nawet wtedy, gdy niedokładność, niekompletność, względnie nieprawidłowość powstały bez jego winy.
8.5 Spedytor jest uprawniony do sprawdzenia, czy przedstawione mu w zleceniu dane są poprawne i wyczerpujące, jak również do sprawdzenia prawdziwości podpisów i uprawnień osób podpisanych na zleceniach i innych dokumentach.
8.6 Przy towarach niebezpiecznych zleceniodawca, przekazując zlecenie, winien w nim określić konkretny rodzaj niebezpieczeństwa oraz poinformować o koniecznych środkach ostrożności. W przypadku, gdy chodzi o towar niebezpieczny w rozumieniu przepisów o transporcie towarów niebezpiecznych lub innych, dla których w zakresie przewozu i magazynowania istnieją szczególne przepisy co do obchodzenia się z nimi, zleceniodawca zobowiązany jest podać wszystkie dane, niezbędne do właściwej realizacji zlecenia, w szczególności klasyfikację zgodną z właściwymi przepisami dotyczącymi towarów niebezpiecznych.
8.7 Przyjęte zlecenie spedytor może przekazać do wykonania w całości lub w części osobom trzecim. W tym przypadku
wszelkie postanowienia dotyczące ograniczenia odpowiedzialności spedytora, zawarte w niniejszych OPWS, odnoszą się także do spedytorów dalszych i zastępczych.

Wykonanie zlecenia

§ 9
9.1 Spedytor jest zobowiązany wykonywać swoje czynności zgodnie z przyjętym zleceniem. W przypadku konieczności podjęcia działań nie objętych zleceniem spedytor powinien kierować się dobrem towaru, zachowaniem należytej staranności i obowiązującymi przepisami prawa.
9.2 W przypadku braku w zleceniu jednoznacznych, wystarczających i wykonalnych instrukcji lub szczególnych uzgodnień, spedytor ma wolny wybór czasu, sposobu wysyłki, rodzaju przewozu i taryf. Spedytor działa w każdym przypadku uwzględniając dobro towaru, lecz na ryzyko i rachunek zleceniodawcy.
9.3 Jeżeli spedytor obowiązany jest do wysyłania dokumentów za potwierdzeniem, to uzyskanie potwierdzenia nadania zwalnia spedytora od odpowiedzialności za niedoręczenie lub opóźnienie w doręczeniu dokumentów. Bez pisemnego zlecenia spedytor nie ma obowiązku ubezpieczenia wysyłanych dokumentów.
9.4 Odbierając przesyłkę, spedytor lub przez niego upoważniona osoba obowiązana jest sprawdzić, czy przesyłka dostarczona została w stanie nienaruszonym, bez braków lub uszkodzeń zewnętrznych i w zgodności z towarzyszącymi jej dokumentami (konosament, list przewozowy itp.).
9.5 Jeżeli przesyłka składana jest do magazynu należącego do osób trzecich, sprawdzenia stanu i zgodności z dokumentem przewozowym dokonuje podmiot prowadzący magazyn.
9.6 W razie stwierdzenia uszkodzenia lub braku w przesyłce, braku lub niezgodności plomb i innych zabezpieczeń, spedytor zabezpiecza prawa zleceniodawcy w stosunku do osób trzecich odpowiedzialnych za stwierdzone braki lub uszkodzenia, powiadamiając o tym zleceniodawcę
9.7 Poświadczenie odbioru przesyłki wydane przez spedytora stwarza domniemanie przyjęcia jej przez spedytora w takim stanie, jak to uwidoczniono w poświadczeniu.
9.8 Wykonując zlecenie dotyczące wysłania przesyłki, spedytor obowiązany jest dotrzymać wyznaczonych warunkami kontraktu handlowego terminów (terminów ważności akredytywy handlowej, itp.) określonych w zleceniu, chyba że z przyczyn niezależnych od spedytora było to niemożliwe. O powyższym spedytor powinien uprzedzić lub poinformować zleceniodawcę.

Ubezpieczenia

§ 10
10.1 Spedytor dokonuje ubezpieczenia „cargo" jedynie wówczas, gdy otrzyma wyraźne w tym względzie pisemne zlecenie.
Jeżeli nie uzgodniono inaczej na piśmie, spedytor nie ma obowiązku aranżowania oddzielnego ubezpieczenia dla każdej przesyłki. Podanie w zleceniu wartości towaru nie oznacza udzielenia spedytorowi zlecenia na zaaranżowanie ubezpieczenia „cargo".
10.2 Oferując zleceniodawcy ubezpieczenie „cargo" lub zawierając je w jego imieniu i na jego koszt, spedytor zobowiązany jest udostępnić zleceniodawcy warunki ubezpieczenia:
10.2.1 w przypadku objęcia przesyłki ubezpieczeniem generalnym – przed zawarciem umowy spedycji;
10.2.2 w innych przypadkach – przed zawarciem umowy ubezpieczenia.

Przeszkody w wykonywaniu czynności spedycyjnych

§ 11
11.1 Okoliczności niezależne od spedytora lub innej osoby działającej na jego zlecenie (m. in. siła wyższa)
uniemożliwiające wykonanie w całości lub w części obowiązków spedytora, zwalniają go na czas trwania tych przeszkód od odpowiedzialności za terminowe wykonanie zlecenia. O powstaniu tych przeszkód spedytor winien bez zwłoki zawiadomić zleceniodawcę. Gdy trwanie tych przeszkód przedłuża się nadmiernie, spedytor może odstąpić od umowy, nawet gdy jest ona już częściowo wykonana. Jednakże przed odstąpieniem od umowy spedytor obowiązany jest zabezpieczyć przesyłkę i interes zleceniodawcy w porozumieniu z nim. W razie odstąpienia spedytora od umowy z przyczyn wyżej podanych, należy mu się zwrot wydatków poniesionych w związku z wykonywaniem zlecenia oraz stosowna część wynagrodzenia za dokonane czynności.
11.2 Przez siłę wyższą rozumie się zdarzenia o charakterze katastrofalnych działań przyrody, a także nadzwyczajnych i zewnętrznych wydarzeń o charakterze generalnym, jak wojna, restrykcje stanu wojennego, powstanie,

rewolucja, zamieszki, którym zapobiec nie można, zaś niemożność zapobieżenia skutkom tych działań czy wydarzeń jest obiektywna, niezależna od podjęcia czy zaniechania przez stronę możliwych do przedsięwzięcia aktów prewencji.

Wynagrodzenie spedytora, zwrot poniesionych kosztów

§ 12
12.1 Spedytorowi należy się wynagrodzenie od zleceniodawcy zgodnie z zawartą umową.
12.2 Za usługi nie przewidziane wcześniejszą umową, ale wykonane po uzgodnieniu ze zleceniodawcą jak również za usługi wykonane bez uzgodnienia, ale w celu należytego wykonania umowy, należy się spedytorowi stosowne wynagrodzenie. Ponadto spedytorowi przysługuje zwrot poniesionych w celu wykonania usługi wydatków.
12.3 W przypadku braku oddzielnej umowy wynagrodzenie spedytora wynika z taryfy spedytora.
§ 13
Spedytor może uzależnić wykonanie zlecenia od wpłacenia przez zleceniodawcę zaliczki na poczet wydatków związanych z jego wykonaniem (np. frachty, opłaty portowe, celne, itp.). Spedytor może również uzależnić dalsze wykonanie zlecenia od natychmiastowego zwrotu dokonanych już wydatków. Przy dostawach sukcesywnych spedytor ma prawo do częściowego rozliczania należności.
§ 14
Zajęcie, uszkodzenie, utrata przesyłki w całości lub w części, nie zawinione przez spedytora, a także spowodowane siłą wyższą, przepadkiem (konfiskatą) lub innym aktem władzy dotyczącym przesyłki, nie mają wpływu na roszczenia spedytora wobec zleceniodawcy, w szczególności roszczenia o zapłatę umówionego wynagrodzenia oraz zwrot kosztów i wydatków.
§ 15
Udzielenie spedytorowi zlecenia na rachunek osoby trzeciej lub wskazanie osoby trzeciej jako płatnika należności spedytora nie zwalnia zleceniodawcy od obowiązku zapłaty.

§ 16
Spedytor ma obowiązek sprawdzenia, czy należności podwykonawców obliczone są prawidłowo. W razie stwierdzenia nieprawidłowości spedytor obowiązany jest złożyć bez zwłoki reklamację. Zleceniodawca obowiązany jest zwrócić spedytorowi jego wydatki związane z reklamacją.
§ 17
17.1 Zleceniodawca zobowiązany jest zwrócić spedytorowi wszelkie wydatki związane z wykonywaniem zlecenia, w tym koszty detention, demurrage i frachtu, które spedytor poniósł w wyniku wskazania go, przez zleceniodawcę lub kontrahenta zleceniodawcy, jako odbiorcę towaru w konosamencie armatorskim lub lotniczym liście przewozowym.
17.2 Jeżeli spedytor na zlecenie zleceniodawcy występuje w charakterze nadawcy lub odbiorcy i wysunięte zostaną wobec niego roszczenia (np. z tytułu awarii wspólnej lub z innych tytułów), za które z mocy prawa odpowiada nadawca lub odbiorca, zleceniodawca ma obowiązek zabezpieczenia i ochrony spedytora przed wynikającymi stąd konsekwencjami.
§ 18
Jeżeli spedytor w trakcie wykonywania zlecenia wykłada własne fundusze, ma on prawo do prowizji wykładowej od wyłożonej sumy. Jeżeli wysokość prowizji nie jest określona taryfą lub umową z klientem, obowiązuje prowizja w wysokości aktualnie obowiązującej stopy odsetek ustawowych.

Odpowiedzialność spedytora

§ 19
Odpowiedzialność spedytora jest uzależniona od zakresu zawartej umowy.
§ 20
20.1 Spedytor ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą z niewykonania lub nienależytego wykonania czynności spedycyjnych wynikających z umowy spedycji, chyba że udowodni, iż nie mógł zapobiec szkodzie pomimo dołożenia należytej staranności.
20.2 Spedytor jest odpowiedzialny za przewoźników i dalszych spedytorów, którymi posługuje się przy wykonaniu zlecenia, chyba że nie ponosi winy w ich wyborze.

20.3 Spedytor zobowiązany jest do podjęcia wszelkich czynności mających na celu umożliwienie zleceniodawcy dochodzenia roszczeń od osób biorących udział w wykonaniu zlecenia, chociaż za ich działanie lub zaniechanie nie ponosi odpowiedzialności. Na podstawie odrębnej umowy spedytor może dochodzić tych roszczeń na ryzyko i koszt zleceniodawcy.
§ 21
Działając jako operator transportu multimodalnego spedytor odpowiada zgodnie z warunkami dokumentu przewozowego odnoszącego się do tego rodzaju transportu.

Ograniczenia i wyłączenia odpowiedzialności spedytora

§ 22
22.1 Spedytor nie ponosi odpowiedzialności za:
22.1.1 przesyłki wartościowe i towary niebezpieczne, jeśli nie zostały zadeklarowane i zaakceptowane przez spedytora w zawartej umowie;
22.1.2 szkodę spowodowaną opóźnieniem w dostawie przesyłki, chyba że zobowiązał się do dostarczenia jej w określonym terminie;
22.1.3 szkodę w postaci innej, niż szkoda rzeczywista;
22.1.4 ubytek wagi w towarach masowych, wynikający z ich właściwości, nie przekraczający granic określonych właściwymi dla danego towaru przepisami, a w przypadku braku takich przepisów ^= granic zwyczajowo przyjętych;
22.1.5 szkodę wynikającą z udziału lub zaniechania osób, z którymi spedytor nie pozostaje w stosunkach umownych.
§ 23
23.1 Wypłacone przez spedytora odszkodowanie, należne osobie uprawnionej z tytułu zawartej umowy spedycji, ograniczone jest do zwykłej wartości towaru, określonej w fakturze handlowej, a w razie jej braku, określonej w kolejności na podstawie ceny giełdowej, rynkowej lub w oparciu o normalną wartość rzeczy tego samego rodzaju i jakości. W żadnym przypadku jednak wypłacone przez spedytora odszkodowanie nie może przekroczyć kwoty 2 SDR za 1 kilogram wagi brutto przesyłki brakującej lub uszkodzonej, a łącznie kwoty 50.000 SDR za każde zdarzenie, chyba

że od osoby, za którą spedytor ponosi odpowiedzialność, uzyskane zostanie odszkodowanie w kwocie wyższej.
23.2 Odszkodowanie wypłacone przez spedytora zgodnie z punktem 23.1. nie może przewyższać odszkodowania możliwego do uzyskania na podstawie przepisów prawa od osoby odpowiedzialnej za szkodę.
23.3 Aktualną wartość SDR ustala się na podstawie kursu, notowanego i publikowanego przez NBP w dacie powstania szkody.
23.4 Postanowienia § 23 stosuje się odpowiednio także w przypadku zaangażowania odpowiedzialności cywilnej spedytora z tytułów innych niż umowny.

Reklamacje

§ 24
24.1 Reklamacja zleceniodawcy złożona spedytorowi winna być wniesiona do spedytora na piśmie w ciągu 6 dni od daty, w której zleceniodawca dowiedział się lub powinien był się dowiedzieć o zaistniałej szkodzie. W terminie 14 dni od jej otrzymania spedytor zobowiązany jest do potwierdzenia otrzymania reklamacji i udzielenia wyjaśnień co do sposobu i terminu jej rozpatrzenia.
24.2 Reklamacji powinny towarzyszyć dokumenty stwierdzające stan przesyłki oraz okoliczności powstania szkody/braków.
24.3 Procedura reklamacyjna związana z wykonywaniem przez spedytora funkcji przewoźnika umownego uregulowana jest odrębnymi przepisami.

Prawo zastawu i zatrzymania

§ 25
25.1 Dla zabezpieczenia należności od zleceniodawcy spedytor ma prawo do zatrzymania przesyłki i/lub dokumentów jej dotyczących do czasu zapłaty tych należności
25.2 Spedytor może również egzekwować przyznane mu w punkcie 25.1 prawa w odniesieniu do sum należnych mu od zleceniodawcy za poprzednie zlecenia.

25.3 Jeżeli zgodnie ze zleceniem przesyłka ma być postawiona do dyspozycji strony trzeciej lub stronie trzeciej przekazana, spedytor może także skorzystać z prawa zastawu na przesyłce.
25.4 Wszelkie koszty związane z zastawem na przesyłce i/lub dokumentach obciążają towaru
25.5 W przypadku, gdy osoby trzecie wystąpią wobec spedytora z jakimikolwiek roszczeniami w związku z wykonywaniem przez spedytora prawa zatrzymania lub zastawu na przesyłce, zleceniodawca zobowiązany będzie do niezwłocznego zwolnienia spedytora z takiej odpowiedzialności i naprawienia poniesionej przez spedytora szkody.

Przedawnienie

§ 26
26.1 Roszczenia z umowy spedycji przedawniają się z upływem jednego roku.
26.2 Przedawnienie zaczyna biec:
26.2.1 w przypadku roszczeń z tytułu uszkodzenia lub braków w przesyłce – od dnia jej dostarczenia;
26.2.2 w przypadku całkowitej utraty przesyłki lub dostarczenia jej z opóźnieniem – od dnia, w którym przesyłka miała być dostarczona;
26.2.3 we wszystkich innych przypadkach – od dnia wykonania zlecenia.
§ 27
W przypadku, gdy spedytor w myśl § 4 niniejszych OPWS nabywa status przewoźnika, roszczenia z tytułu przewozu przedawniają się według przepisów prawnych krajowych i międzynarodowych regulujących to zagadnienie.

Rozstrzyganie sporów i prawo właściwe

§ 28
Strony mogą się umówić, że spory wynikające ze stosunków prawnych do których mają zastosowanie niniejsze OPWS, podlegać będą rozstrzygnięciu przez Sąd Arbitrażowy przy Polskiej Izbie Spedycji i Logistyki w Gdyni.

§ 29
W braku odmiennej umowy stron, spory wynikające ze stosunków prawnych, do których mają zastosowanie niniejsze OPWS, podlegają rozstrzygnięciu:
29.1 w przypadku, gdy obie strony posiadają siedzibę (miejsce zamieszkania) w Polsce ^= przez sąd powszechny, właściwy
dla miejsca siedziby spedytora;
29.2 jeśli jedna ze stron ma siedzibę lub miejsce zamieszkania za granicą ^= przez sąd powszechny, krajowy lub zagraniczny, wybrany przez spedytora (jeśli pozew wnoszony jest przez spedytora) bądź przez sąd powszechny, właściwy dla miejsca siedziby spedytora (jeśli pozew wnoszony jest przeciwko spedytorowi).
§ 30
W przypadku, gdy którekolwiek z postanowień niniejszych OPWS uznane zostanie za nieskuteczne, nie wyłącza to skuteczności pozostałych postanowień.
§ 31
W przypadku braku odmiennego porozumienia stron właściwe jest prawo polskie.

Aneks 2

Bill of Lading Number: 00000000000045812
4020000000000045812
(402) 00000000000045812
CARRIER NAME:
Trailer number: Seal number(s):
SCAC:
Pro number: Pronumbertest
9012KPronumbertest
(9012K) Pronumbertest
Freight Charge Terms: (freight charges are prepaid unless marked otherwise)
Pre-paid: 0 Collect: □ 3rd Party: □

Master Bill of Lading: with attached underlying Bills of Lading

SHIP FROM		
Name: Address:	Oracle Corp	FOB: □
City/State/Zip:	Shipping Dept 600 Oracle Parkway Redwood City, CA 94065	
SID#:		

SHIP TO		
Name:	US - Intercompany	Location #:
Address:	Atlanta Distribution Cen 3200	FOB: □
City/State/Zip:	Shawnee Industrial SUWANEE, GA 30024	
CID#:		

THIRD PARTY FREIGHT CHARGES BILL TO:	
Name: Address:	Oracle Corp 600 Oracle Parkway
City/State/Zip:	Redwood City, CA 94065 US

SPECIAL INSTRUCTIONS:

□
(check box)
INFORMATION

HANDLING UNIT		PACKAGE		WEIGHT	H.M. (X)	COMMODITY DESCRIPTION	LTL ONLY	
QTY	TYPE	QTY	TYPE			Commodities requiring special or additional care or attention in handling or stowing must be so marked and packaged as to ensure safe transportation with ordinary care. ***See Section 2(e) of NMFC Item 360***	NMFC #	CLASS
						GRAND TOTAL		

Where the rate is depend value of the property as f "The agreed or declared P e	ent on value, shippers are required to state specifically in writing the agreed or declared ollows: value of the property is specifically stated by the shipper to be not exceeding r ."
	COD Amount: $ Fee Terms: Collect: G Prepaid: G Customer check acceptable: G

NOTE Liability Limitation for loss or damage in this shipment may be applicable. See 49 U.S.C. § 14706(c)(1)(A) and (B).

RECEIVED, subject to individually determined rates or contracts that have been agreed upon in writing between the carrier and shipper, if applicable, otherwise to the rates, classifications and rules that have been established by the carrier and are available to the shipper, on request, and to all applicable state and federal regulations.	The carrier shall not make delivery of this shipment without payment of freight and all other lawful charges. Shipper Signature

SHIPPER SIGNATURE / DATE		CARRIER SIGNATURE / PICKUP DATE
This is to certify that the above named materials are properly classified, described, packaged, marked and labeled, and are in proper condition for transportation according to the applicable regulations of the U.S. DOT.	Trailer Loaded: Freight Counted: G By Shipper G By Shipper G By Driver G By Driver/pallets said to contain G By Driver/Pieces	Carrier acknowledges receipt of packages and required placards. Carrier certifies emergency response information was made available and/or carrier has the U.S. DOT emergency response guidebook or equivalent documentation in the vehicle. Property described above is received in good order, except as noted.

Aneks 3

Supilers or Forwarders Principals	**FIATA FCR** **No.** **PL** **Forwarders** **Certificate of Receipt** **ORIGINAL** **Forw. Ref.**
Consignee	

Marks and numbers | Numbers and kind of package | Description of goods | Gross weight | Measurement

according to the declaration of the consignor

The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the General Conditions printed overleaf

We certify having assumed control of the above mentioned consignment in external apparent good order condition

☐ at the disposal of the consignee
with irrevocable instructions
☐ to be forwarded to the consignee

Forwarding instructions can only be cancelled or altered if the original Certificate is surrendered to us, and then only provided we are still in a position to comply with such cancellation or alteration.

Instruction authorizing disposal by a third party can only be cancelled or altered if the original Certificate of Receipt is surrendered to us, and then only provided we have not yet received instructions under the original authority

Place and date of issue

Stamp and signature

Aneks 4

Supliers or Forwarders Principals

FIATA FCT

No.	**PL**

Forwarders
ORIGINAL Forw. Ref.

Consigned to order of

Notify address

Conveyance from/via

Destination

Marks and numbers	Numbers and kind of package	Description of goods	Gross weight	Measurement

according to the declaration of the consignor

The goods and instructions are accepted and dealt to the General Conditions printed overleaf.
Acceptance of this document or the invocation of rights avising therefrom acknowledges the validity of the following conditions, regulations and exceptions also of the trading conditions printed overleaf, except where the latter conflict with conditions 1-6 below.

1. The undersigned are authorized to enter into contracts with carriers and others involved in the execution of the transport subject to the letter's usual terms and conditions.
2. The undersigned do not act as Carriers but as Forwarders. In consequences they are only responsible for the careful selection s of third parties, instructed by them, subject to the conditions of Clause 3 hereunder.
3. The undersigned are responsible for delivery of the goods to the holder of this document through the intermediary of a delivery agent of their choice. They are not responsible for acts or omissions of Carriers involved in the execution of the transport or of order third parties,. The undersigned Forwarders will, on request, assign their and claims against carriers and other parties.
4. Insurance of the goods will only be effected upon express instructions writing.
5. Unforeseen and / or unforeseeable circumstances entitle the undersigned to arrange for deviation from the envisages route and / or method of transport.
6. Unforeseen and / or unforeseeable disbursements and charges are for the account of the goods.

Insurance through the intermediary or the undersigned Forwarders

☐ Not covered

☐ Covered according to the attached Insurance Policy / Certificate

All disputes shall be governed by the law and within the exclusive jurisdiction of the courts at the place of issue.

For delivery of the goods please apply to:

Freight and charges prepaid to:

thence for account of goods, lost or not lost

We, the Undersigned Forwarders in accordance with the instruction of our Principals, have taken Taken charge of the abovementioned goods in good extemal condition at: ……..

for despatch and delivery as stated above or order against surrender of this document properly endorsed.

In witness thereof the Undersigned Forwarders have signed originals of this FCT document, all of this tenor and date. When one of these has been accomplished, the other(s) will lose their validity..

Place and date of issue

Stamp and signature

Issued by Polish International Freight Forwarders Association, Approved by the Polish Chamber of Commerce
POLISH GENERAL FORWARDING RULES 2002 (translation only without prejudice)

General Provisions
§ 1
The Polish General Forwarding Rules apply to the relationship between the Freight Forwarder and his Customer.
§ 2
2.1. A Freight Forwarder is a person who professionally, against remuneration, on his own name but on the account of a Customer or in the name of a Customer, covenants to forward or receive goods, to organize a part or whole process of translocation of goods, as well as to render the other services related with attendance and translocation of the goods.
2.2. The other services as mentioned in point 2.1. above consist of : advisory services connected with transport, insurance, loading, storage, packing, consolidation, distribution, logistic and others similar to;
2.2.1. performed by the Freight Forwarder with his own equipment and staff ;
2.2.2. organized by the Freight Forwarder but entrusting the performance of the operation to the third parties - in case he assumed the liability of the direct performer.
2.3. With relation to these activities performed by the Freight Forwarder, the general rules regulating a special kind of activity or other mandatory rules will apply, provided that the Freight Forwarder declares that the aforementioned rules, agreed upon by the third parties, with whom the Freight Forwarder has entered into agreement in order to perform an accepted forwarding order, are mandatory.
§ 3
3.1. The Freight Forwarder can perform the carriage himself. In such case he has the rights and obligations of a Carrier at the same time.
3.2. The Freight Forwarder has the rights and duties of the carrier provided that :
3.2.1. he performs carriage by his own means of transportation and issues his own transport document;
3.2.2. he acts as sea carrier or multimodal transport operator issuing his own bill of lading or FIATA bill of lading called the Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading ;
3.2.3. he performs a carriage by means of transportation owned by the third party, but issues his own transport document (contracting carrier) ;
3.2.4. he accepts transport order.
§ 4
Within the meaning of this Rules a Customer is a person / party concluding a contract with the Freight Forwarder, ordering to the Freight Forwarder the performance of services or activities, or a person entering into the rights of that party.
§ 5
The provisions of these Rules do not apply to the forwarding of money, securities, documents, jewelry and other valuables.

OFFERS
§ 6
The Freight Forwarder's offer covers only that services which are explicitly listed therein and is valid only to the date specified for its acceptance.
6.1. The Freight Forwarder's offer and agreements concerning the rates and services (his own, or third parties) cover only the goods specified in the order and assume typical conditions of the performance of such offer or agreement.
6.2. Unless otherwise stipulated each offer or quotation remains valid subject to immediate acceptance by the Customer and if the order refers to that offer.
6.3. In case either component of the offer changes, due to the external circumstances and beyond the control of the Freight Forwarder, the prices quoted or agreed upon will be corrected accordingly up to the moment the change occurred. The correction made due to the circumstances the Freight Forwarder is liable for should be accepted by the other party - i.e. the Customer.
6.4. In case the Freight Forwarder, depending on the situation, applied "all inclusive" rates, it is understood that unless otherwise agreed upon, the said rates contained all costs born by the Forwarder during performance of the forwarding process.

The Forwarding Contract
§ 7
7.1. By a Contract of Forwarding the Freight Forwarder is obliged - against remuneration - within the frameworks of his commercial activity, to forward or receive the goods, or to organize other services related with transport.
7.2. The Forwarding Contract is considered to be concluded upon receipt of the order by the Freight Forwarder unless he informs the Customer without delay about the refusal of its acceptance.

Forwarding Order
§ 8
8.1. The Freight Forwarder performs the activities on the basis of the Customer's order.
8.2. The order does not require for its validity to be in a written form, however, in order to avoid any misunderstandings and misrepresentation it is recommended the order to be issued or confirmed in writing or by fax, e-mail.
8.2.1. The Freight Forwarder is not liable for the consequences of errors and misunderstanding resulting from orders received verbally or by telephone.
8.2.2. The Freight forwader is not liable for the consequences of supplementary instructions provided by the Customer directly to the third parties engaged in the performance of the forwarding process.
8.3. The order should indicate the scope of services ordered, the kind and properties of goods, marks and numbers of the collies (packages), number of pieces, weight, cubic measurements and any others particulars and documents necessary for its proper executions.
8.4. The Customer is obliged to ensure that the order is correct and complete. The Customer is liable to the Freight Forwarder and third parties for any consequences resulting from inaccurate, incomplete or incorrect data, also with regard to the particulars contained in documents, correspondence or indicated on the goods /e.g. weight, dimensions and properties/ as well as from defective packing of the goods etc., even if the inaccuracy, incompleteness or incorrectness occured without his fault.
8.5. The Freight Forwarder is not obliged but is entitled to verify whether information given in the order are compiete and correct.
8.6. The Freight Forwarder is entitled but not obliged to verify the genuineness of the signatures and power of attorney of the signatories to sign the orders, notices, transfers, assignments and other documents.
8.7. In case of dangerous goods, the Customer delivering the order should indicate their properties, degree and nature of danger, as well as necessary precautions. In case of dangerous goods within the meaning of special regulations covering transport of dangerous goods, the Customer is obliged to indicate all particulars needed for the performance of the forwarding order, especially their classification being in accordance with the regulations concerning dangerous goods.
8.8. The Freight Forwarder is entitled to entrust the performance of the received order and /or particular operations to third parties or their subcontractors. In such case all regulations concerning limitation of the Freight Forwarder's liability pertaining to this General Forwarding Rules, apply to the further forwarders.

Completion of the order
§ 9
9.1. The Freight Forwarder is obliged to perform his services in accordance with the accepted order. In case the Forwarder is forced to act in the absence of detailed instructions he should protect the goods observing proper care and rules.
9.2. In the absence of detailed instructions from the Customer the Freight Forwarder can act at his own discretion choosing the most favorable for the Customer time, means, conditions and mode of transportation. In any case the Freight Forwarder acts taking into account the interest of the goods but at the risk and the expense of the Customer.
9.3. Unless otherwise agreed the Freight Forwarder has always the option to dispatch the goods by groupage transport.
9.4. The Freight Forwarder is not obliged to take over the consignment without respective documents, but in case he undertakes to do it at the request of the Customer he has the right to demand from the Customer adequate guarantees and whilst waiting for such - to hold the consignment or documents as well as the title for the indemnity covering the arisen costs.
9.5. The Freight Forwader informs the Customer of realization of the order, of any alterations in the time table and obstacles having influence on the realization, informs him and the persons indicated by him of arrival or dispatch of the goods, prepares the required documents and undertakes necessary steps to obtain such documents from third parties in due time.
9.6. If the Freight Forwarder is obliged to send documents as registered letters in such case he is not responsible for non - delivery or delay in delivery.
9.7. By taking over the consignment the Freight Forwarder, or person authorized by him, is obliged to check whether it arrived in proper, undamaged state without shortages and in conformity with accompanied documents (Bill of Lading, Waybill, etc.).
9.8. If the consignment is discharged to the warehouse belonging to the third persons checking of its state and conformity with the transport document is arranged by the warehouse - keeper.
9.9. Should damage, or shortage in the goods, lack of seals or other protection means be stated - the Freight Forwarder shall secure Customer's rights in relation to third parties responsible for damages, informing Customer accordingly.
9.10. Certificate of Receipt of the goods issued by the Freight Forwarder constitutes a presumption that the goods have been received by the Freight Forwarder in such condition as indicated in the Certificate.
9.11. Executing the order covering export of the consignment the Freight Forwarder is responsible for meeting the terms of dispatch and delivery stipulated in the delivery contract (Letter of Credit etc.) unless it was caused by the reasons beyond the control of the Freight Forwarder. In such case the Freight Forwarder is obliged to notify and inform Customer accordingly.

Insurance
§ 10
10.1. The Freight Forwarder concludes „cargo insurance" agreement only upon receipt of a explicit order in writing. Unless otherwise agreed in writing the Freight Forwader is not under any obligation to effect a separate insurance for each consignment.
10.2. Indication of the value of the consignment in the order is not considered as an order to effect "cargo" insurance.
10.3. Offering to his Customer "cargo" insurance, or concluding it in his name and on his account the Freight Forwarder ought to acquaint him with the insurance conditions.
10.3.1. The Customer as well as all other persons in which interest or account acts the Freight Forwarder subordinate to all conditions of the concluded insurance, subject that they were informed accordingly by the Freight Forwarder.

Storage
§ 11
11.1. The Freight Forwarder concludes contract for storage in the name and on Customer's behalf in accordance with the received order. The Freight Forwader, storing the goods entrusted to him in his own or third parties warehouses, is obliged to notify the Customer thereof, indicating the name of the warehouse and the conditions of storage.
11.2. The Customer is entitled to know the conditions of storage. He is obliged to submit without delay his objections concerning the storage of goods and choice of the warehouse in case they occurred. If he neglects this opportunity, he resigns at the same time from all eventual claims concerning the kind and manner of storage, subject that the selection and storage are carried with Freight Forwarder's due diligence.
11.3. The Customer is not allowed to execute any manipulation connected with the goods (for instance sampling) before previous notice given to the Freight Forwarder, otherwise the Freight Forwarder shall be entitled to decline from any liability for later ascertained damages.
11.4. If the consignee refuses to take over the consignment at the place of destination, or the consignment has been stopped during transportation due to the circumstances beyond the control of the Freight Forwarder - then the consignment will be stored at the costs and risk of the Customer. The Freight Forwarder is obliged to inform without delay the Customer and the insurer (in case he insured transported consignment) that the consignment is stored unexpectedly during the course of transportation.
11.5. In case the Freight Forwarder stores temporarily the consignment in the warehouse belonging the third party, his relations with the Customer are governed by the same rules, which governs the relationship between the Freight Forwarder and above mentioned third party. At the request of the Customer the Freight Forwarder is obliged to send him the storage conditions.
11.6. In case of perishable goods which are in danger to be spoiled, the Customer has to instruct the Freight Forwarder with regard to further behavior with the goods.
11.7. In case of reasonable doubts of the Freight Forwarder whether the value of goods covers his claims the Freight Forwarder is entitled to establish for the Customer a reasonable time limit during which the Customer should secure Freight Forwarder's claims. If the Customer does not accept that request, the Freight Forwarder is authorized to cancel the contract without notice of termination.

Obstacles in carrying out of Forwarding activities
§ 12
Obstacles which are beyond the control of the Freight Forwarder or other party acting on his order (acts of governmental authorities, natural disasters, strikes etc. and other circumstances which can be regarded as force majeure) and which make it, fully or in part, impossible for the Freight Forwarder to fulfill his obligations, exempt him for the time of the duration of these obstacles from responsibility for the execution of the order. Notice of such obstacles should be given by the Freight Forwarder to the Customer without any delay. Should the obstacles last too long, the Freight Forwarder can withdraw from the contract, even if it has been partly executed. However, prior to the withdrawal, the Freight Forwarder is obliged to protect the goods and secure the interests of the Customer upon consulting him. In case of canceling the contract for the aforesaid reasons, the Freight Forwarder is entitled to reimbursement of expenses incurred in execution of the order and to appropriate part of remuneration for operations already performed. In case the parties refer to the "force majeure" then the interpretation of the force majeure of the International Chamber of Commerce in Paris (ICC 421) should be applied.

Remuneration of the Freight Forwarder, reimbursement of expenses incurred
§ 13
13.1. The Freight Forwarder is entitled to the remuneration from the Customer in accordance with the provisions of the Contract.
13.2. For the services not agreed upon in the Contract, but duly performed by the Freight Forwarder upon consultation with the Customer, the Freight Forwarder is entitled to appropriate remuneration as well as to reimbursement of expenses occurred.
13.3. In case of lack of separate agreement the Freight Forwarder's remuneration is defined by Freight Forwarder's Tariff.
§ 14
The Freight Forwarder is entitled to demand advance payment (e.g. freights, port charges, custom dues etc.) before execution of the order. The Freight Forwarder is also entitled to demand immediate reimbursement of expenses already incurred, before proceeding with further execution of the order.
§ 15
15.1. Unless otherwise agreed the amounts due to the Freight Forwarder are due at the moment of execution of the order. In case of consecutive deliveries the Freight Forwarder is entitled to demand partial payments of his dues.
15.2. If the customer does not pay due amount within the time limit the Freight Forwarder is entitled to debit him with the interests.
§ 16
Seizure, loss of the consignment due to force majeure, confiscation or other acts of government authorities shall not affect the claims of the Freight Forwarder against the Customer unless they have not resulted from the negligence of the Freight Forwarder.
§ 17
Placing of an order with the Freight Forwarder on account of a third party does not exempt the Customer from the obligation to pay the amounts due in connection with the execution of the order.
§ 18
The Freight Forwarder is obliged to check whether the amounts due to subcontractors for services connected with the execution of the order, have been calculated correctly. In case of any incorrectness the Freight Forwarder is obliged to lodge a claim without delay. The Customer is obliged to reimburse the Freight Forwarder his expenses connected with the claim.
§ 19
19.1. The Customer is obliged to reimburse the Freight Forwarder all experises connected with the execution of the order including detention, demurrage and freight which were born by the Freight Forwarder in the result of indicating him by the Customer or his contracting party in the sea carrier's Bill of Lading or Airway Bill of Lading as a consignee.
19.2. If the Freight Forwarder on the basis of Customer's order is presented in the sea carriage in the B/L as shipper or consignee, the customer shall indemnify him in respect of any claims of General Average or other nature, which, according to the Law, may be charged on him and shall provide such security as may be required by the Freight Forwarder in this respect.
19.3. The obligation (as written in par. 19.2.) is in force when the Freight Forwarder on the basis of Customer's order is presented in the Air Waybill as shipper or consignee in the air carriage and claims are made towards him upon the airfreight transport rules.
§ 20
20.1. In relation with the claims of the Freight Forwarder arising from the Forwarding Contract, contract of carriage, and any other claims it is allowed to deduct or detain only the exactable counterclaims.
20.2. If the Freight Forwarder during executing the order disburses his own funds, he has the right for special commission (outlay commission) from the outlaid amount. The amount of the commission is fixed in the tariff or agreed upon with the Customer.

Liability of the Freight Forwarder
§ 21
The Freight Forwarder's liability depends on the scope of the contract concluded.
§ 22
22.1. The Freight Forwarder is liable for damages resulting from non-performance or improper performance of the duties arising from the Forwarding Contract, unless he proves that he could not prevent the damage in spite of exercising due diligence.
22.2. The Freight Forwarder is liable for carriers and subsequent freight forwarders and other parties chosen by him, unless he is not at fault in their choice.
22.3. The Freight Forwarder is obliged to take all necessary steps to enable the Customer to pursue his claims against the parties participating in the execution of the order, even if the Freight Forwarder is not liable for their activities or non activities. Upon the assignment of rights the Freight Forwader shall pursue these claims at the risk and expense of the Customer.
§ 23
23.1. If the Freight Forwarder is entitled to the statutes of the carrier then his rights and duties are subject to the provisions of the law applicable to the mode of transport or service concerned, as well as the additional conditions expressly agreed upon or - failing expressed agreement - by the usual conditions for such mode of transport or service.
23.2. Acting as multimodal transport operator the Freight Forwarder is liable according to the Bill of Lading conditions applicable to the respective mode of transport.

Limitations and exclusions of the Freight Forwarder's liability
§ 24
24.1. The Freight Forwarder is not liable for :
24.1.1. Valuables or Dangerous Goods unless declared as such to the Freight Forwarder in the concluded contract ;
24.1.2. loss following the delay of delivery unless expressly agreed in writing ;
24.1.3. indirect and/or consequential loss such as, but not limited to, loss of profit , loss of market, etc.;
24.1.4. decrease of weight by break bulk cargoes resulted from their propriety, not exceeding the limits for the said kind of cargoes specify in the respective provisions and in case of lack of such, limits customary accepted.
§ 25
25.1. The indemnity paid by the Freight Forwarder to the person authorized by the conditions of concluded forwarding contract shall be determined according to the current commodity value, stated in the commercial invoice, and in case of lack of it - according to the current commodity exchange price, market price or basing on the normal value of the goods of the same kind and quality. In no case the indemnity payable by the Freight Forwarder shall exceed the equivalent of 2 SDR per 1 kilograms of the gross weight of the goods lost or damaged, and totally the amount of 50 000 SDR for each event, unless a higher amount is recovered from a party for whom the Freight Forwarder is responsible.
25.2. The valid value of SDR is fixed on the basis of the rate of exchange noted and published by the Polish National Bank on the day of the damage.
25.3. The limits of the Freight Forwarder's liability and indemnification having the status of the carrier are subjected to the provisions of the Law applicable to the mode of transport concerned.

Claims
§ 26
The Customer is solely entitled to submit to the Freight Forwarder a claim related to the forwarding services ordered.
§ 27
27.1. Customer's claim against the Freight Forwarder should be handed over in writing within 6 days after the date in which the Customer learned or had to learn of the damage.
The Freight Forwarder is obliged to reply to the claim within 14 days of its receipt at the latest. In special cases the said time - limit can be reasonably extended, while in the time - limit of 14 day from the day of receiving of claim, the Freight Forwarder is obliged to confirm its receipt and inform the interested party concerning the manner and date of his investigation.
27.2. Claim for damage or shortage in the goods should be supported by the documents stating the condition of the consignment and the circumstances in which damage or shortage occurred.
27.3. The evidence that the damage of the consignment occurred during transport on the precised means of transportation is the obligation of the claimant. In case when the place of the damage is unknown, the Freight Forwarder, at the demand of the Customer or consignee, should supply documentary evidence concerning the route of transport, specifying the places of reloading of the consignment from one means of transport to another.

Lien on the goods and retention
§ 28
28.1. In order to secure the collection of his outstanding debts against the Customer (present and overdue) the Freight Forwarder is entitled to keep the Customer's goods and / or documents until his outstanding debts have been paid by the Customer.
28.2. The Freight Forwarder has the statutory right of lien on the goods, documentation and monies as long as they remain in his possession due to any reason or for any reason, in case the Freight Forwarder is or may be entitled to lodge a claim against the Customer and/ or the owner of the goods or any other party demanding handing over such consignment, documentation or monies.
28.2.1. The Freight Forwarder is entitled to realise his rights guaranteed to him in point 28.2. concerning the amounts due to the Freight Forwarder from the Customer for the previously executed orders.
28.3. In case if according to the order of the Customer the consignment should be placed at the disposal of the third party or handed over to the third party, the Freight Forwarder is entitled to lien on the consignment.
28.4. All costs connected with the lien of the consignment and / or documents are debiting the goods.

Time bar
§ 29
29.1. Claims under the forwarding contract are subject to time bar of one year.
29.2. The limitation period commences:
29.2.1. In case of claims for damage to or shortage in the goods - from the date of their delivery,
29.2.2. In case of total loss of the goods or their delayed delivery - from the date when the goods should have been delivered,
29.2.3 In all other cases - from the date of the completion of the order.
§ 30
In case when the Freight Forwarder subject to § 3 acquires the status of the carrier, any claims under the contract of carriage are subject to limitation of the provisions of domestic and international Law regulating the said issue.

Settlement of disputes and applicable law
§ 31
The contracting Parties may arrange for that the claims resulted from the contracts of forwarding regulated by the present Rules shall be submitted for the jurisdiction of the Court of Arbitration accredited by the Polish International Freight Forwarders Association.
§ 32
In the absence of a separate agreement between the Parties, all disputes arising from the forwarding contract to which the present Polish General Forwarding Rules apply, shall be settled :
32.1. in case where both Parties of the contract have their place of business /domicile/ in Poland - by the Polish common courts in accordance with general regulations to be applied in this respect.
32.2. in case when one of the Parties has his place of business or domicile abroad, the competence of the court is to be established by the agreement of the both Parties, and in case of its absence the respective provisions of the Law.
§ 33
In the absence of a different agreement between the parties, the Polish Law shall apply.

Aneks 5

1

ZAŁADUNEK

LIST PRZEWOZOWY (KRAJOWY) NR

1 Nadawca (nazwisko lub nazwa, adres)

Ten list przewozowy stanowi jednocześnie umowę na wykonywaną usługę transportową, która podlega obowiązującym przepisom polskiego prawa przewozowego.

Wszelkie roszczenia z tytułu szkód majątkowych wyrządzonych podczas świadczenia niniejszego zlecenia są pokrywane z aktualnej polisy OC przewoźnika.

TRANSPORT

2 Odbiorca (nazwisko lub nazwa, adres)

4 Miejsce i data załadunku

14 Przewoźnik

3 Miejsce przeznaczenia

5 Załączone dokumenty

15 Nr rej. samochodu / nr rej. naczepy/przyczepy

16 Imię i nazwisko kierowcy, nr dowodu osobistego

6 Ładunek: cechy i numery, ilość sztuk, opakowanie, rodzaj towaru, waga brutto (kg), objętość (m^3), wg załącznika nr

17 Zastrzeżenia i uwagi przewoźnika

Przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za braki towaru znajdujące się w opakowaniu zbiorczym, których ilości nie jest w stanie stwierdzić, pod warunkiem, że opakowanie nie będzie nosiło śladów naruszeń.

Przewoźnik podczas załadunku nie ma możliwości stwierdzenia wagi towaru, jego jakości i rzeczywistej zawartości opakowań zbiorczych.

18 Czytelny podpis i stempel przewoźnika

Klasa Liczba Litera (ADR*)

7 Podpis i stempel nadawcy

8 Miejsce i data wystawienia

9 Plomba nr

19 Należność od nadawcy

Rodzaj należności	Ciężar	Stawka	Wartość
Opłata skarbowa			
Przewoźne za km			
	Razem		

słownie

ROZŁADUNEK

10 Stan plomby

11 Zastrzeżenia i uwagi odbiorcy

20 Zastrzeżenia i uwagi przewoźnika

12 Przesyłkę otrzymano

miejscowość data

Podpis i stempel odbiorcy

13 Godzina:

przyjazdu

zakończenia roziadunku

odjazdu

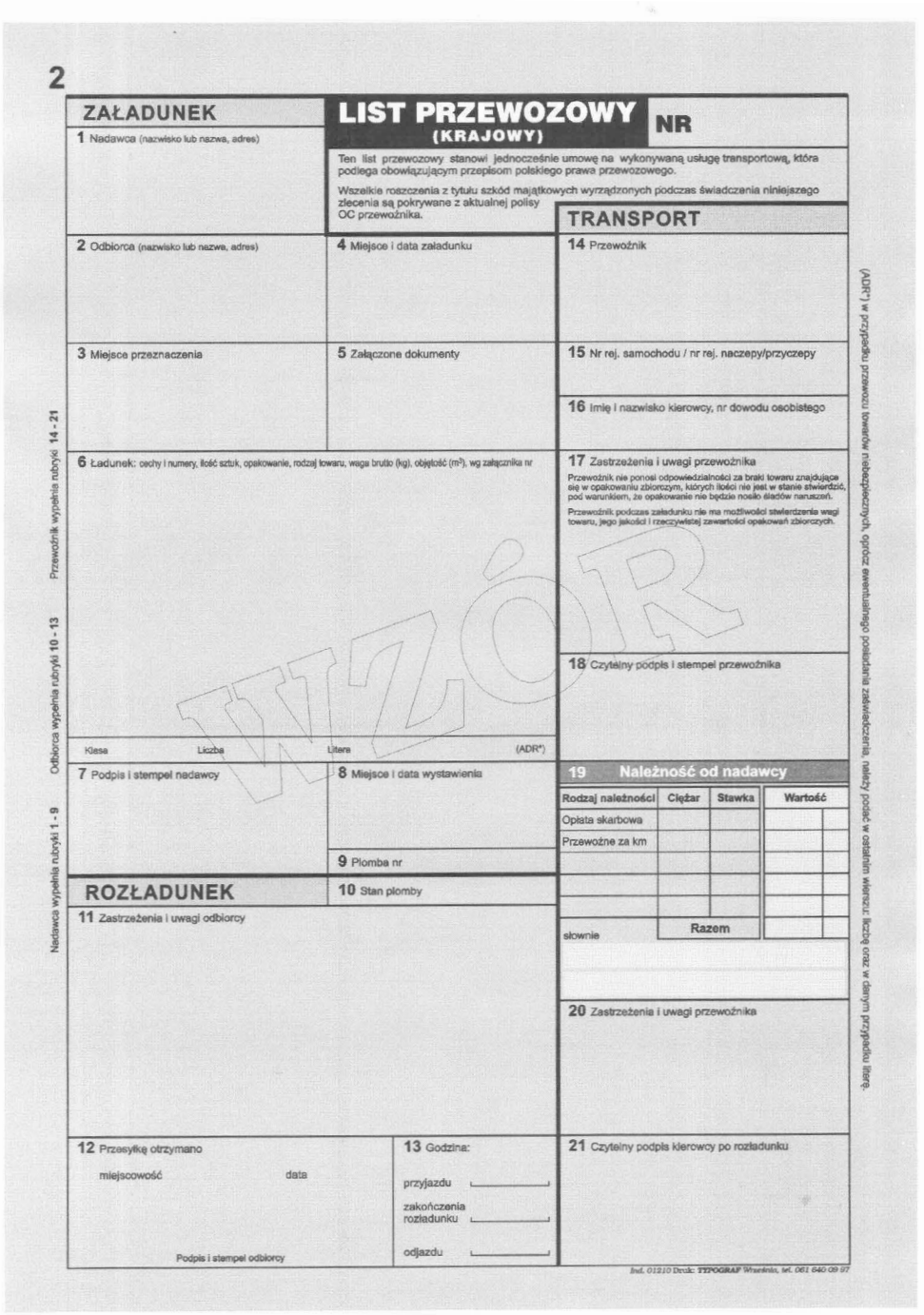
21 Czytelny podpis kierowcy po rozładunku

Nadawca wypełnia rubryki 1 - 9 Odbiorca wypełnia rubryki 10 - 13 Przewoźnik wypełnia rubryki 14 - 21

(ADR*) w przypadku przewozu towarów niebezpiecznych, oprócz ewentualnego posiadania zaświadczenia, należy podać w ostatnim wierszu: liczbę oraz w danym przypadku literę.

WZÓR

Ind. 01210 Druk: TYPOGRAF Września, tel. 061 640 09 97



2

ZAŁADUNEK

LIST PRZEWOZOWY
(KRAJOWY)
NR

1 Nadawca (nazwisko lub nazwa, adres)

Ten list przewozowy stanowi jednocześnie umowę na wykonywaną usługę transportową, która podlega obowiązującym przepisom polskiego prawa przewozowego.

Wszelkie roszczenia z tytułu szkód majątkowych wyrządzonych podczas świadczenia niniejszego zlecenia są pokrywane z aktualnej polisy OC przewoźnika.

TRANSPORT

2 Odbiorca (nazwisko lub nazwa, adres)

4 Miejsce i data załadunku

14 Przewoźnik

3 Miejsce przeznaczenia

5 Załączone dokumenty

15 Nr rej. samochodu / nr rej. naczepy/przyczepy

16 Imię i nazwisko kierowcy, nr dowodu osobistego

6 Ładunek: cechy i numery, ilość sztuk, opakowanie, rodzaj towaru, waga brutto (kg), objętość (m³), wg załącznika nr

17 Zastrzeżenia i uwagi przewoźnika

Przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za braki towaru znajdujące się w opakowaniu zbiorczym, których ilości nie jest w stanie stwierdzić, pod warunkiem, że opakowanie nie będzie nosiło śladów naruszeń.

Przewoźnik podczas załadunku nie ma możliwości stwierdzenia wagi towaru, jego jakości i rzeczywistej zawartości opakowań zbiorczych.

WZÓR

18 Czytelny podpis i stempel przewoźnika

Klasa Liczba Litera (ADR*)

7 Podpis i stempel nadawcy

8 Miejsce i data wystawienia

9 Plomba nr

19 Należność od nadawcy

Rodzaj należności	Ciężar	Stawka	Wartość
Opłata skarbowa			
Przewoźne za km			
słownie		Razem	

ROZŁADUNEK

10 Stan plomby

11 Zastrzeżenia i uwagi odbiorcy

20 Zastrzeżenia i uwagi przewoźnika

12 Przesyłkę otrzymano

miejscowość data

Podpis i stempel odbiorcy

13 Godzina:

przyjazdu

zakończenia rozładunku

odjazdu

21 Czytelny podpis kierowcy po rozładunku

Nadawca wypełnia rubryki 1 - 9 Odbiorca wypełnia rubryki 10 - 13 Przewoźnik wypełnia rubryki 14 - 21

(ADR*) w przypadku przewozu towarów niebezpiecznych, oprócz ewentualnego podziału zaświadczenia, należy podać w ostatnim wierszu: liczbę oraz w danym przypadku literę.

Ind. 01210 Druk: TYPOGRAF Września, tel. 061 640 09 97

3

ZAŁADUNEK

LIST PRZEWOZOWY (KRAJOWY) **NR**

1 Nadawca (nazwisko lub nazwa, adres)

Ten list przewozowy stanowi jednocześnie umowę na wykonywaną usługę transportową, która podlega obowiązującym przepisom polskiego prawa przewozowego.

Wszelkie roszczenia z tytułu szkód majątkowych wyrządzonych podczas świadczenia niniejszego zlecenia są pokrywane z aktualnej polisy OC przewoźnika.

TRANSPORT

2 Odbiorca (nazwisko lub nazwa, adres)

4 Miejsce i data załadunku

14 Przewoźnik

3 Miejsce przeznaczenia

5 Załączone dokumenty

15 Nr rej. samochodu / nr rej. naczepy/przyczepy

16 Imię i nazwisko kierowcy, nr dowodu osobistego

6 Ładunek: cechy i numery, ilość sztuk, opakowanie, rodzaj towaru, waga brutto (kg), objętość (m^3), wg załącznika nr

17 Zastrzeżenia i uwagi przewoźnika

Przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za braki towaru znajdujące się w opakowaniu zbiorczym, których ilości nie jest w stanie stwierdzić, pod warunkiem, że opakowanie nie będzie nosiło śladów naruszeń.

Przewoźnik podczas załadunku nie ma możliwości stwierdzenia wagi towaru, jego jakości i rzeczywistej zawartości opakowań zbiorczych.

18 Czytelny podpis i stempel przewoźnika

Klasa Liczba Litera (ADR*)

7 Podpis i stempel nadawcy

8 Miejsce i data wystawienia

19 Należność od nadawcy

Rodzaj należności	Ciężar	Stawka	Wartość
Opłata skarbowa			
Przewoźne za km			
słownie	Razem		

9 Plomba nr

ROZŁADUNEK

10 Stan plomby

11 Zastrzeżenia i uwagi odbiorcy

20 Zastrzeżenia i uwagi przewoźnika

12 Przesyłkę otrzymano

miejscowość data

Podpis i stempel odbiorcy

13 Godzina:

przyjazdu

zakończenia rozładunku

odjazdu

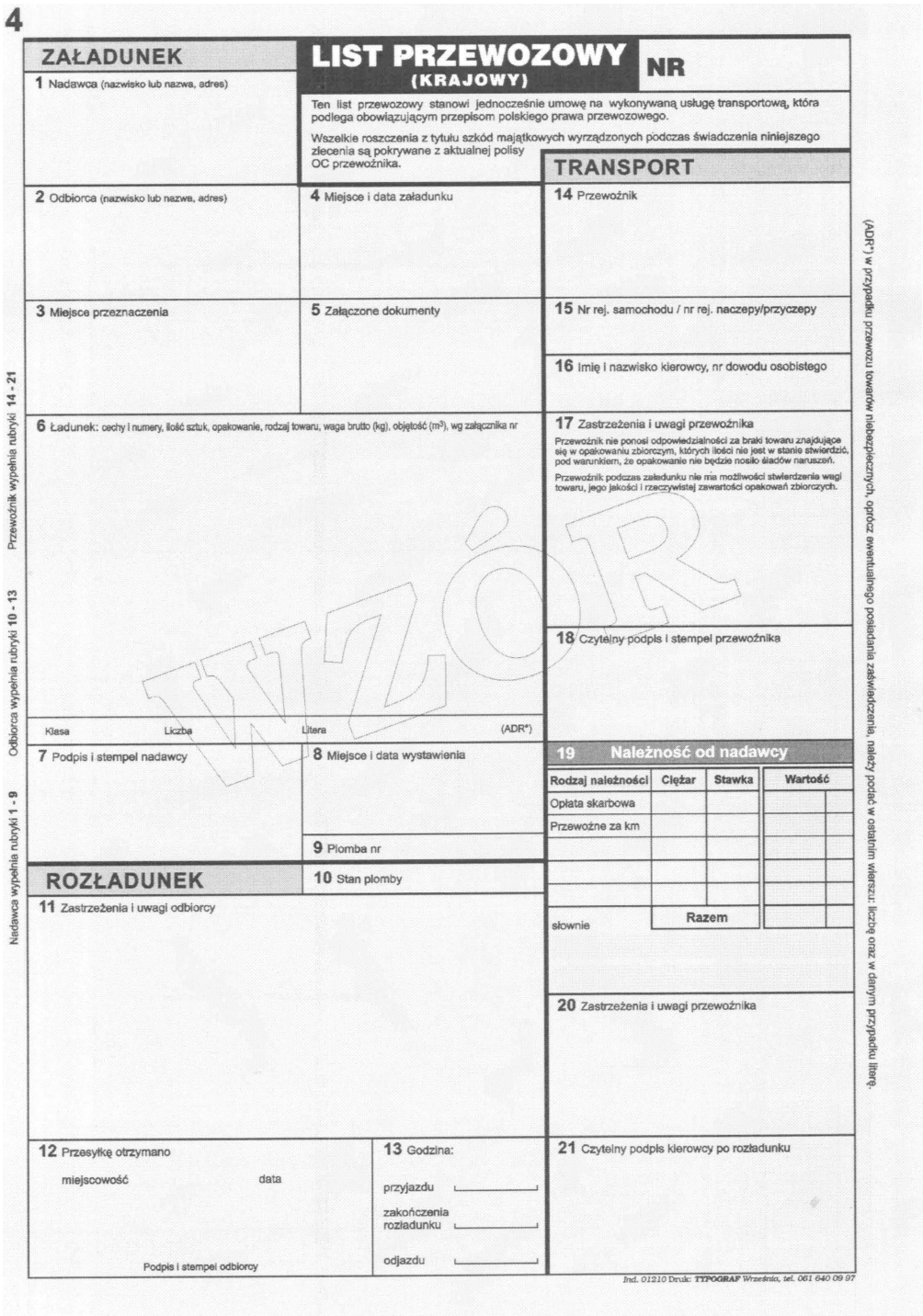
21 Czytelny podpis kierowcy po rozładunku

WZÓR

Nadawca wypełnia rubryki 1 - 9 Odbiorca wypełnia rubryki 10 - 13 Przewoźnik wypełnia rubryki 14 - 21

(ADR*) w przypadku przewozu towarów niebezpiecznych, oprócz ewentualnego posiadania zaświadczenia, należy podać w ostatnim wierszu: liczbę oraz w danym przypadku literę.

Ind. 01210 Druk: TYPOGRAF Września, tel. 061 640 09 97



4

ZAŁADUNEK

LIST PRZEWOZOWY (KRAJOWY) NR

1 Nadawca (nazwisko lub nazwa, adres)

Ten list przewozowy stanowi jednocześnie umowę na wykonywaną usługę transportową, która podlega obowiązującym przepisom polskiego prawa przewozowego.

Wszelkie roszczenia z tytułu szkód majątkowych wyrządzonych podczas świadczenia niniejszego zlecenia są pokrywane z aktualnej polisy OC przewoźnika.

TRANSPORT

2 Odbiorca (nazwisko lub nazwa, adres)

4 Miejsce i data załadunku

14 Przewoźnik

3 Miejsce przeznaczenia

5 Załączone dokumenty

15 Nr rej. samochodu / nr rej. naczepy/przyczepy

16 Imię i nazwisko kierowcy, nr dowodu osobistego

6 Ładunek: cechy i numery, ilość sztuk, opakowanie, rodzaj towaru, waga brutto (kg), objętość (m³), wg załącznika nr

17 Zastrzeżenia i uwagi przewoźnika

Przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za braki towaru znajdujące się w opakowaniu zbiorczym, których ilości nie jest w stanie stwierdzić, pod warunkiem, że opakowanie nie będzie nosiło śladów naruszeń.

Przewoźnik podczas załadunku nie ma możliwości stwierdzenia wagi towaru, jego jakości i rzeczywistej zawartości opakowań zbiorczych.

18 Czytelny podpis i stempel przewoźnika

Klasa Liczba Litera (ADR*)

7 Podpis i stempel nadawcy

8 Miejsce i data wystawienia

9 Plomba nr

19 Należność od nadawcy

Rodzaj należności	Ciężar	Stawka	Wartość
Opłata skarbowa			
Przewoźne za km			
słownie		Razem	

ROZŁADUNEK

10 Stan plomby

11 Zastrzeżenia i uwagi odbiorcy

20 Zastrzeżenia i uwagi przewoźnika

12 Przesyłkę otrzymano

miejscowość data

Podpis i stempel odbiorcy

13 Godzina:

przyjazdu

zakończenia rozładunku

odjazdu

21 Czytelny podpis kierowcy po rozładunku

WZÓR

Nadawca wypełnia rubryki 1 - 9 Odbiorca wypełnia rubryki 10 - 13 Przewoźnik wypełnia rubryki 14 - 21

(ADR*) w przypadku przewozu towarów niebezpiecznych, oprócz ewentualnego posiadania zaświadczenia, należy podać w ostatnim wierszu: liczbę oraz w danym przypadku literę.

Ind. 01210 Druk: TYPOGRAF Września, tel. 061 640 09 97

Aneks 6



NHM – Zharmonizowany Spis Towarów

Zharmonizowany Spis Towarów (NHM) służy do określenia w liście przewozowym nazwy towaru oraz numeru pozycji (kodu), do której zaliczony jest dany towar.

Kod	Opis towaru
01	ZWIERZĘTA ŻYWE
07	WARZYWA ORAZ NIEKTÓRE KORZENIE I BULWY JADALNE
10	ZBOŻA
14	MATERIAŁY ROŚLINNE DO WYPLATANIA, PRODUKTY POCHODZENIA ROŚLINNEGO GDZIE INDZIEJ NIEWYMIENIONE ANI NIEWŁĄCZONE
18	KAKAO I PRZETWORY Z KAKAO
22	NAPOJE BEZALKOHOLOWE, ALKOHOLOWE I OCET
27	PALIWA MINERALNE, OLEJE MINERALNE I PRODUKTY ICH DESTYLACJI; SUBSTANCJE BITUMICZNE; WOSKI MINERALNE
33	OLEJKI ETERYCZNE I REZINOIDY; PREPARATY PERFUMERYJNE, KOSMETYCZNE I TOALETOWE
38	PRODUKTY CHEMICZNE RÓŻNE
43	SKÓRY FUTERKOWE I FUTRA SZTUCZNE; WYROBY Z NICH
48	PAPIER I TEKTURA; WYROBY Z MASY PAPIERNICZEJ, PAPIERU LUB TEKTURY
49	KSIĄŻKI, GAZETY, OBRAZKI I POZOSTAŁE WYROBY PRZEMYSŁU POLIGRAFICZNEGO; MANUSKRYPTY, MASZYNOPISY I PLANY
52	BAWEŁNA
55	WŁÓKNA CHEMICZNE ODCINKOWE
60	DZIANINY
69	WYROBY CERAMICZNE
70	SZKŁO I WYROBY ZE SZKŁA
72	ŻELAZO, ŻELIWO I STAL
74	MIEDŹ I WYROBY Z MIEDZI
78	OŁÓW I WYROBY Z OŁOWIU
81	POZOSTAŁE METALE NIESZLACHETNE; CERMETALE; WYROBY Z TYCH MATERIAŁÓW
85	MASZYNY I URZĄDZENIA ELEKTRYCZNE ORAZ ICH CZĘŚCI; REJESTRATORY I ODTWARZACZE DŹWIĘKU, REJESTRATORY I ODTWARZACZE OBRAZU I DŹWIĘKU ORAZ CZĘŚCI I AKCESORIA DO TYCH WYROBÓW
87	POJAZDY NIESZYNOWE ORAZ ICH CZĘŚCI I AKCESORIA
90	PRZYRZĄDY, NARZĘDZIA I APARATY OPTYCZNE, FOTOGRAFICZNE, KINEMATOGRAFICZNE, POMIAROWE, KONTROLNE, PRECYZYJNE, MEDYCZNE I CHIRURGICZNE, ICH CZĘŚCI I AKCESORIA
94	MEBLE; POŚCIEL, MATERACE, STELAŻE POD MATERACE, PODUSZKI I TEMU PODOBNE WYROBY WYPYCHANE; LAMPY I OPRAWY OŚWIETLENIOWE, NIEWYMIENIONE ANI NIEWŁĄCZONE GDZIE INDZIEJ REKLAMY ŚWIETLNE, PODŚWIETLANE TABLICE I ZNAKI INFORMACYJNE ITP.; BUDYNKI PREFABRYKOWANE.
97	DZIEŁA SZTUKI; PRZEDMIOTY KOLEKCJONERSKIE I ANTYKI

Aneks 7

Załącznik 1b do załącznika 1. do Obwieszczenia Zarządu PKP CARGO S. A. z dnia 16 czerwca 2010 roku

Załącznik 2 Punkt 4.1
CIT
Wykaz opłat

1. Postanowienia ogólne

Należności obejmują przewoźne i opłaty dodatkowe.
Wykaz ten zawiera opłaty za usługi związane bezpośrednio z przewozem (część A) oraz opłaty dodatkowe (część B).

2. Część A: opłaty za usługi związane bezpośrednio z przewozem

Opłaty te obejmuje oświadczenie „Franko przewoźne".

Kod UIC (dokumenty papierowe) 1	Kod UNECE (dokumenty elektroniczne) 2	Nazwa 3
11	104063	Opłaty portowe
12	104071	Opłata za dodatkowy załadunek / rozładunek (włącznie ze zmianą osi)
14	104109	Opłata za postój wagonu w drodze
23	108006	Opłata za przesyłki nadzwyczajne
25	110008	Opłata chłodnicza Interfrigo

Aneks 8

Protokół szkody ubezpieczenia cargo (Umowa Generalna Ubezpieczenia Mienia w Transporcie)

1. Protokół został sporządzony w dniu …… o godzinie …….. w ……
przez…… z udziałem ……..
……
2. Nadawca przesyłki ……
……
3. Odbiorca przesyłki ……
……
4. Przewoźnik ……
.. ……
5. Data i okoliczność stwierdzenia szkody ……..
……
……
6. Opis stanu przesyłki, szacunkowa wartość szkody……..
……
……
7. Przypuszczalna przyczyna powstania szkody …….
……
……
8. Uwagi ……
……

Protokół został sporządzony w obecności następujących osób:

1. …… podpis
2. …… podpis
3. …… podpis
4. …… podpis

Aneks 9

WNIOSEK UBEZPIECZENIOWY
UBEZPIECZENIE ŁADUNKÓW W TRANSPORCIE KRAJOWYM
UBEZPIECZENIE JEDNOSTKOWE

1. Nazwa i adres Ubezpieczającego

2. Nazwa i adres Ubezpieczonego (jeżeli jest inną osobą niż Ubezpieczający)

3. Opis ładunku (prosimy o podanie cech jednostkowych pozwalających na identyfikację

4. Informacja o sposobie opakowania ładunku

5. Suma ubezpieczenia (z podaniem podstawy jej oszacowania)

6. Data rozpoczęcia przewozu Przewidywana data zakończenia przewozu

7. Trasa przewozu

8. Środek transportu

9. Przewoźnik – nazwa i informacja o posiadanym ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej przewoźnika (jeśli Ubezpieczający posiada taką wiedzę)

10. Wnioskowany zakres ubezpieczenia (prosimy zaznaczyć oczekiwany zakres ubezpieczenia w prawej kolumnie tabeli poprzez wpisanie słowa TAK)

Opis zakresu ubezpieczenia	
Zgodnie z §5 ust. 1 ogólnych warunków ubezpieczenia ładunków w transporcie krajowym, z zastrzeżeniem wyłączeń określonych w tych warunkach, ubezpieczeniem objęte mogą być szkody powstałe w ładunku w wyniku zaistnienia następujących zdarzeń losowych:	
1) pożar, uderzenie pioruna, wybuch, upadek statku powietrznego na środek transportu, huragan, powódź, deszcz nawalny	
2) wypadek środka transportu	
3) kradzież z włamaniem	
4) kradzież z włamaniem z zaborem środka transportu	
5) rabunek	
6) zdarzenia losowe inne niż wymienione w punktach 1) do 5) i nie wyłączone w niniejszych warunkach, jeżeli w ich następstwie doszło do połamania, potłuczenia, rozbicia, wycieku, podarcia, zabrudzenia, rozsypania, poplamienia, pogięcia, zgniecenia, zamoczenia, porysowania lub inaczej określonego uszkodzenia lub zniszczenia ubezpieczonego ładunku	
Zgodnie z §10 ust. 3 ogólnych warunków ubezpieczenia ładunków w transporcie krajowym, okres ubezpieczenia może zostać przedłużony o czas załadunku lub rozładunku (tj. bezpośrednie umieszczenie ładunku na środku transportu lub bezpośrednie zdjęcie ładunku ze środka transportu, z wyłączeniem transportu wewnątrzzakładowego)	
Rozszerzenie okresu ubezpieczenia o okres załadunku	
Rozszerzenie okresu ubezpieczenia o okres załadunku	

Dotychczasowy przebieg szkodowy

Prosimy o podać dane o szkodach w ciągu ostatnich 36 miesięcy, zgodnie z podaną tabelą.
UWAGA: prosimy podać wszystkie szkody, niezależnie od tego czy zdarzenia były objęte jakimkolwiek ubezpieczeniem.

Data szkody	Przyczyna szkody	Wielkość szkody	Otrzymane odszkodowanie

W przypadku braku miejsca prosimy załączyć osobny wykaz szkód.

Oświadczamy, że wszystkie informacje podane w wniosku są prawdziwe i przyjmujemy do wiadomości, że niniejszy wniosek wraz z wszystkimi innymi dostarczonymi przez nas informacjami może stanowić podstawę umowy ubezpieczenia oraz jej integralną część.

Data Podpis Ubezpieczajacego

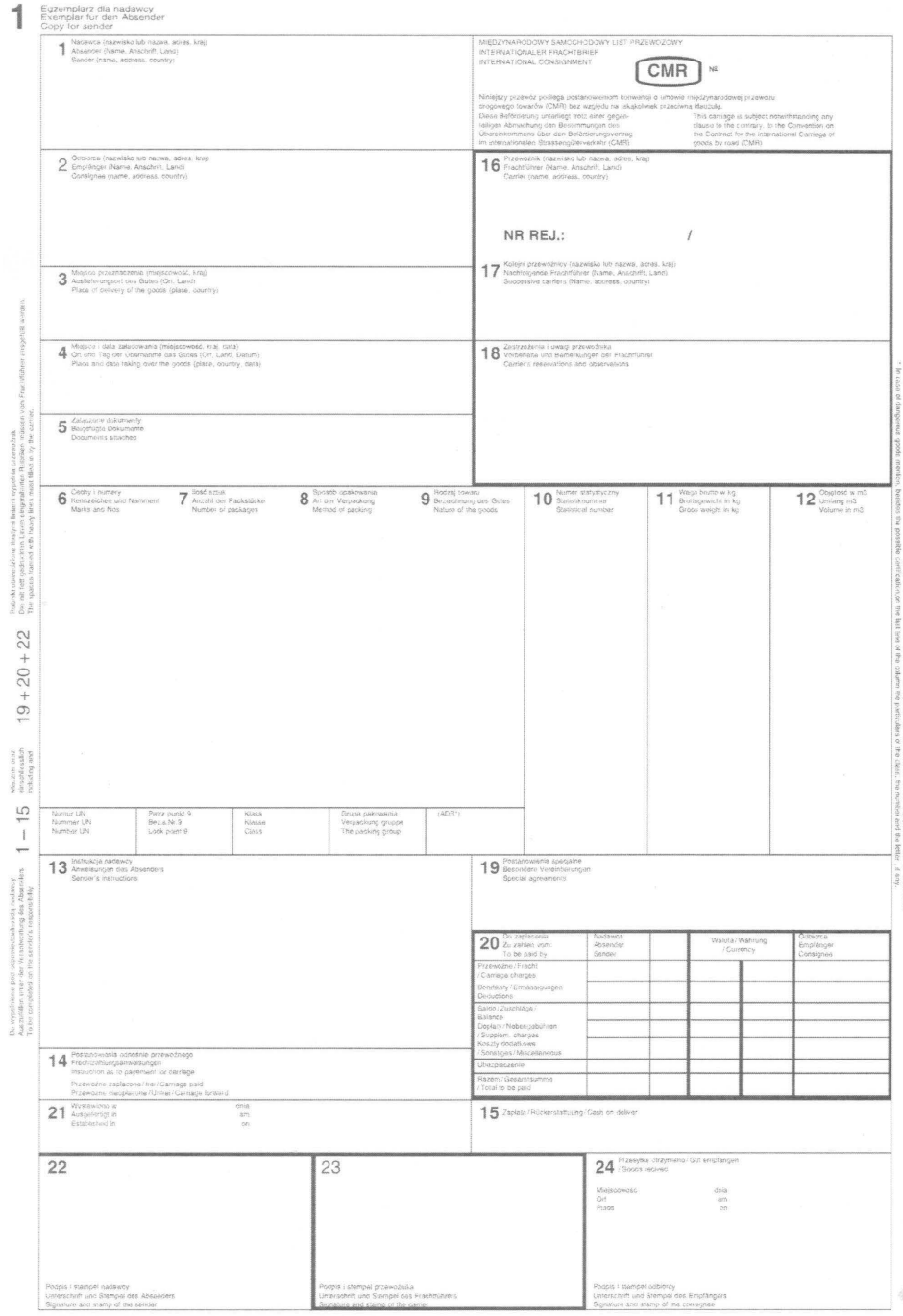
Aneks 10

INCOTERMS

Incoterms used vs who pays costs	Pick-up from door to port/cfs	Customs clearance origin	Clerical handling at origin	Sea freight	Physical handling cfs	Physical handling cfs destination	Physical handling at destination	Customs clearance destination	Delivery to door
EXW – named place	consignee	consignee	consignee	consignee	consignee	consignee	consignee	consignee	consignee
FCA – named place (shipper location)	Consignee	Shipper	Shipper	consignee	consignee	consignee	consignee	consignee	consignee
FCA – named port/cfs	Shipper	Shipper	Shipper	consignee	consignee	consignee	consignee	consignee	consignee
FOB – named port	Shipper	Shipper	Shipper	Shipper	consignee	consignee	consignee	consignee	consignee
CFR – named port/cfs	Shipper	Shipper	Shipper	Shipper	Shipper	consignee	consignee	consignee	consignee
CIF – named port/cfs	Shipper	Shipper	Shipper	Shipper	Shipper	consignee	consignee	consignee	consignee
CIP – named place	Shipper	Shipper	Shipper	Shipper	Shipper	consignee	consignee	consignee	consignee
CPT – named ports/cfs	Shipper	Shipper	Shipper	Shipper	Shipper	Shipper	Shipper	consignee	consignee
CIP – named place (consignee location)	Shipper	Shipper	Shipper	Shipper	Shipper	Shipper	Shipper	consignee	Shipper
DDU	Shipper	Shipper	Shipper	Shipper	Shipper	Shipper	Shipper	consignee	Shipper
DDP	Shipper	Shipper	Shipper	Shipper	Shipper	Shipper	Shipper	Shipper	Shipper

Cfs. – Container freight station
EXW – ex works
FCA – free carrier
FOB – free on freight
CFR – cost and freight
CIF – cost, insurance and freight
CPT – carriage paid to
CIP – carriage and insurance paid to
DDU – delivery duty unpaid
DDP – delivery duty paid

Aneks 11



1 Egzemplarz dla nadawcy
Exemplar für den Absender
Copy for sender

1 Nadawca (nazwisko lub nazwa, adres, kraj)
Absender (Name, Anschrift, Land)
Sender (name, address, country)

MIĘDZYNARODOWY SAMOCHODOWY LIST PRZEWOZOWY
INTERNATIONALER FRACHTBRIEF
INTERNATIONAL CONSIGNMENT
CMR

Niniejszy przewóz podlega postanowieniom Konwencji o umowie międzynarodowej przewozu drogowego towarów (CMR) bez względu na jakąkolwiek przeciwną klauzulę.
Diese Beförderung unterliegt trotz einer gegenteiligen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR).
This carriage is subject notwithstanding any clause to the contrary, to the Convention on the Contract for the International Carriage of goods by road (CMR)

2 Odbiorca (nazwisko lub nazwa, adres, kraj)
Empfänger (Name, Anschrift, Land)
Consignee (name, address, country)

16 Przewoźnik (nazwisko lub nazwa, adres, kraj)
Frachtführer (Name, Anschrift, Land)
Carrier (name, address, country)

NR REJ.: /

3 Miejsce przeznaczenia (miejscowość, kraj)
Auslieferungsort des Gutes (Ort, Land)
Place of delivery of the goods (place, country)

17 Kolejni przewoźnicy (nazwisko lub nazwa, adres, kraj)
Nachfolgende Frachtführer (Name, Anschrift, Land)
Successive carriers (Name, address, country)

4 Miejsce i data załadowania (miejscowość, kraj, rok)
Ort und Tag der Übernahme des Gutes (Ort, Land, Datum)
Place and date taking over the goods (place, country, date)

18 Zastrzeżenia i uwagi przewoźnika
Vorbehalte und Bemerkungen der Frachtführer
Carrier's reservations and observations

5 Załączone dokumenty
Beigefügte Dokumente
Documents attached

Dokładne określenie stanu towaru i opakowania. Nie dotyczy tekstu drukowanego. Tu nie pisać.
Die genaue Angabe des Zustandes und der Verpackung des Gutes. Nicht für gedruckten Text. Hier nicht schreiben.
The quantity, nature and condition of the goods. Not applicable to printed matter. Do not write here.

19 + 20 + 22

1 – 15

6 Cechy i numery Kennzeichen und Nummern Marks and Nos.	7 Ilość sztuk Anzahl der Packstücke Number of packages	8 Sposób opakowania Art der Verpackung Method of packing	9 Rodzaj towaru Bezeichnung des Gutes Nature of the goods	10 Numer statystyczny Statistiknummer Statistical number	11 Waga brutto w kg Bruttogewicht in kg Gross weight in kg	12 Objętość w m3 Umfang m3 Volume in m3

Numer UN Nummer UN Number UN	Pozycja punkt 9 Bez.a.Nr.9 Item point 9	Klasa Klasse Class	Grupa pakowania Verpackungsgruppe The packing group	(ADR*)

13 Instrukcje nadawcy
Anweisungen des Absenders
Sender's instructions

19 Postanowienia specjalne
Besondere Vereinbarungen
Special agreements

20 Do zapłacenia Zu zahlen vom: To be paid by	Nadawca Absender Sender		Waluta/Währung /Currency		Odbiorca Empfänger Consignee
Przewóźne/Fracht /Carriage charges					
Bonifikaty/Ermässigungen Deductions					
Saldo/Zwischensumme /Balance					
Dopłaty/Nebengebühren /Supplem. charges					
Koszty dodatkowe /Sonstiges/Miscellaneous					
Uiszczenie					
Razem/Gesamtsumme /Total to be paid					

14 Postanowienia odnośnie przewozowego
Frachtzahlungsanweisungen
Instruction as to payment for carriage

Przewóźne zapłacone/frei/Carriage paid
Przewóźne nieopłacone/Unfrei/Carriage forward

21 Wystawiono w dnia
Ausgefertigt in am
Established in on

15 Zapłata/Rückerstattung/Cash on deliver

22

Podpis i stempel nadawcy
Unterschrift und Stempel des Absenders
Signature and stamp of the sender

23

Podpis i stempel przewoźnika
Unterschrift und Stempel des Frachtführers
Signature and stamp of the carrier

24 Przesyłkę otrzymano/Gut empfangen
/Goods received

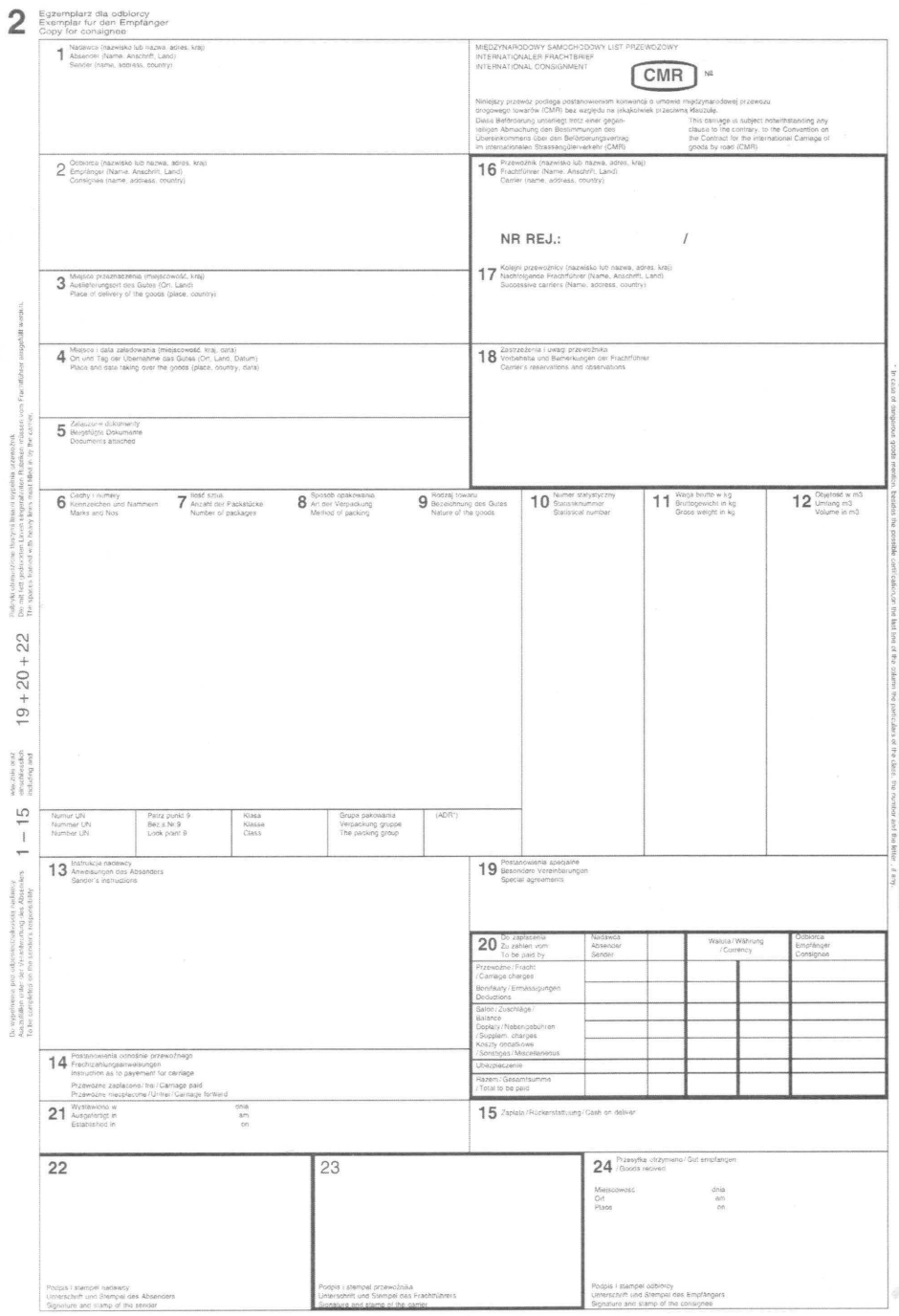
Miejscowość dnia
Ort am
Place on

Podpis i stempel odbiorcy
Unterschrift und Stempel des Empfängers
Signature and stamp of the consignee

Do uzupełnienia przez odbiorcę przy wydaniu towaru.
Auszufüllen unter der Verantwortung des Absenders.
To be completed on the sender's responsibility.

Wg przepisów przewozu towarów niebezpiecznych, opróżnij dwunożnych zastrzeżeniu, należy podać w ostatnim wierszu klasę, liczbę oraz w którym przypadku ilości.
Bei gefährlichen Gütern ist, ausser der eventuellen Bezeichnung auf den letzten Linie der Rubrik anzugeben die Klasse, die Ziffer, sowie gegebenenfalls der Buchstabe.
In case of dangerous goods, besides the possible specification on the last line of the column the particulars of the class, the number and the letter, if any.

Wzór CMR/IRU/Polska 2, 1978 dla międzynarodowych przewozów drogowych odpowiada ustaleniom, które zostały dokonane przez Międzynarodową Unię Transportu Drogowego (IRU).



2 Egzemplarz dla odbiorcy
Exemplar für den Empfänger
Copy for consignee

1 Nadawca (nazwisko lub nazwa, adres, kraj)
Absender (Name, Anschrift, Land)
Sender (name, address, country)

MIĘDZYNARODOWY SAMOCHODOWY LIST PRZEWOZOWY
INTERNATIONALER FRACHTBRIEF
INTERNATIONAL CONSIGNMENT
CMR Nr

Niniejszy przewóz podlega postanowieniom konwencji o umowie międzynarodowej przewozu drogowego towarów (CMR) bez względu na inskakolwiek przeciwną klauzulę.
Dieser Beförderung unterliegt trotz einer gegenteiligen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr (CMR)
This carriage is subject notwithstanding any clause to the contrary, to the Convention on the Contract for the international Carriage of goods by road (CMR)

2 Odbiorca (nazwisko lub nazwa, adres, kraj)
Empfänger (Name, Anschrift, Land)
Consignee (name, address, country)

16 Przewoźnik (nazwisko lub nazwa, adres, kraj)
Frachtführer (Name, Anschrift, Land)
Carrier (name, address, country)

NR REJ.: /

3 Miejsce przeznaczenia (miejscowość, kraj)
Auslieferungsort des Gutes (Ort, Land)
Place of delivery of the goods (place, country)

17 Kolejni przewoźnicy (nazwisko lub nazwa, adres, kraj)
Nachfolgende Frachtführer (Name, Anschrift, Land)
Successive carriers (Name, address, country)

4 Miejsce i data załadowania (miejscowość, kraj, data)
Ort und Tag der Übernahme des Gutes (Ort, Land, Datum)
Place and date taking over the goods (place, country, data)

18 Zastrzeżenia i uwagi przewoźnika
Vorbehalte und Bemerkungen der Frachtführer
Carrier's reservations and observations

5 Załączone dokumenty
Beigefügte Dokumente
Documents attached

6 Cechy i numery Kennzeichen und Nummern Marks and Nos	7 Ilość sztuk Anzahl der Packstücke Number of packages	8 Sposób opakowania Art der Verpackung Method of packing	9 Rodzaj towaru Bezeichnung des Gutes Nature of the goods	10 Numer statystyczny Statistiknummer Statistical number	11 Waga brutto w kg Bruttogewicht in kg Gross weight in kg	12 Objętość w m3 Umfang m3 Volume in m3

Numer UN Nummer UN Number UN	Pozycja punkt 9 Ziff. 9 Nr. 9 Item point 9	Klasa Klasse Class	Grupa pakowania Verpackungsgruppe The packing group	(ADR*)

13 Instrukcje nadawcy
Anweisungen des Absenders
Sender's instructions

19 Postanowienia specjalne
Besondere Vereinbarungen
Special agreements

20 Do zapłacenia Zu zahlen vom To be paid by	Nadawca Absender Sender		Waluta / Währung / Currency		Odbiorca Empfänger Consignee
Przewozne / Fracht / Carriage charges					
Bonifikaty / Ermässigungen Deductions					
Saldo / Zuschläge / Balance					
Dopłaty / Nebengebühren / Supplem. charges					
Koszty dodatkowe / Sonstiges / Miscellaneous					
Ubezpieczenie					
Razem / Gesamtsumme / Total to be paid					

14 Postanowienia odnośnie przewoźnego
Frachtzahlungsanweisungen
Instruction as to payement for carriage

Przewozne zapłacono / frei / Carriage paid
Przewozne nieopłacone / Unfrei / Carriage forward

21 Wystawiono w
Ausgefertigt in
Established in
dnia
am
on

15 Zapłata / Rückerstattung / Cash on deliver

22
Podpis i stempel nadawcy
Unterschrift und Stempel des Absenders
Signature and stamp of the sender

23
Podpis i stempel przewoźnika
Unterschrift und Stempel des Frachtführers
Signature and stamp of the carrier

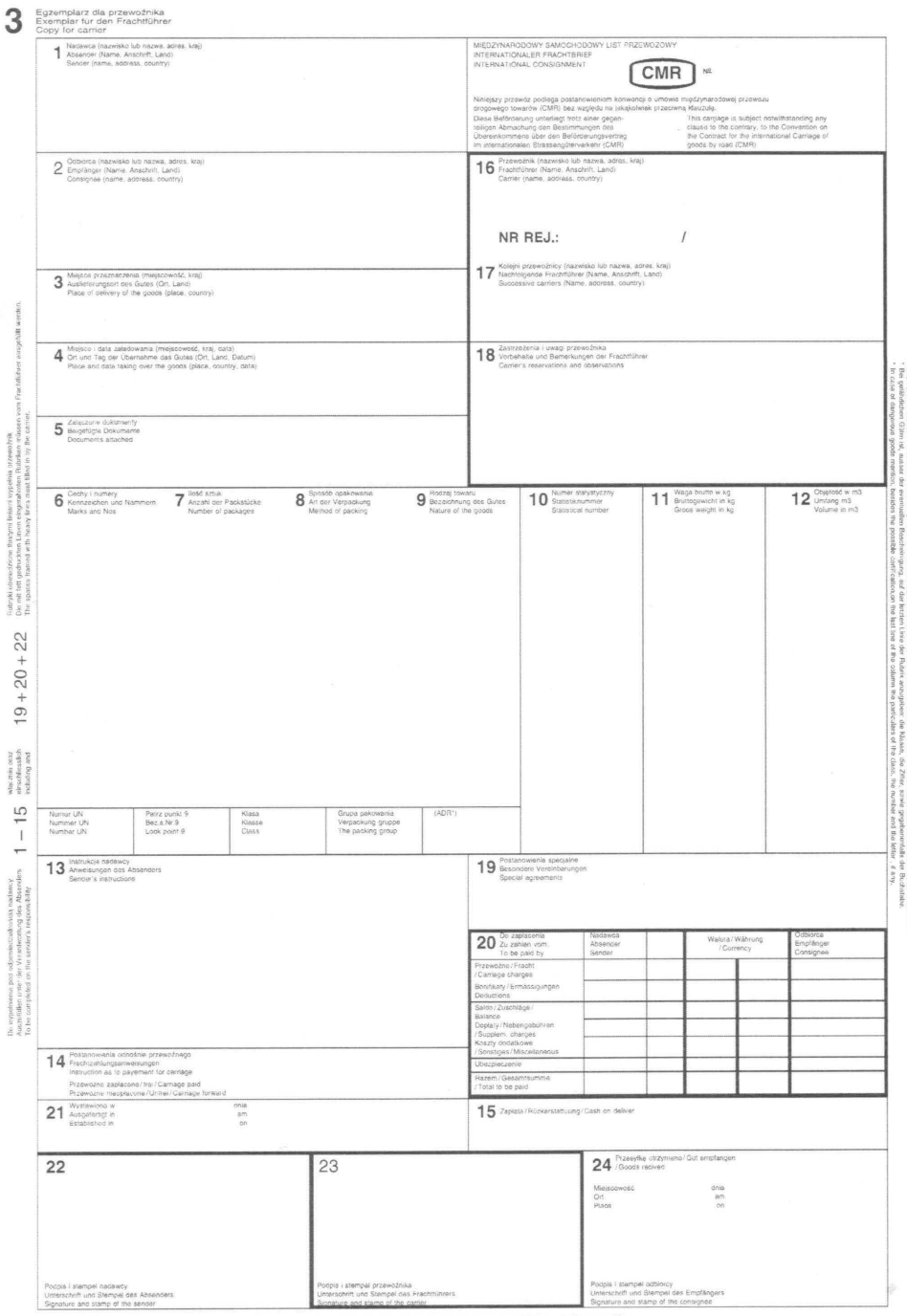
24 Przesyłka otrzymano / Gut empfangen / Goods received
Miejscowość
Ort
Place
dnia
am
on
Podpis i stempel odbiorcy
Unterschrift und Stempel des Empfängers
Signature and stamp of the consignee

Wzór CMR / IRU / Polska z 1978 dla międzynarodowych przewozów drogowych opowiada ustaleniom, które zostały dokonane przez Międzynarodową Unię Transportu Drogowego / IRU /.

1 – 15 wpisuje nadawca / ausfüllen durch / indicating and

19 + 20 + 22 Pola nie wypełnione należy skreślić / Nicht ausgefüllte Felder sind zu streichen / Do not fill in boxes that do not apply / The spaces not filled in or ticked will be crossed out by the carrier.

Do wypełnienia przez odpowiedzialnego nadawcę / Auszufüllen über der Verantwortung des Absenders / To be completed on the sender's responsibility



3 Egzemplarz dla przewoźnika
Exemplar für den Frachtführer
Copy for carrier

1 Nadawca (nazwisko lub nazwa, adres, kraj)
Absender (Name, Anschrift, Land)
Sender (name, address, country)

MIĘDZYNARODOWY SAMOCHODOWY LIST PRZEWOZOWY
INTERNATIONALER FRACHTBRIEF
INTERNATIONAL CONSIGNMENT
CMR
NR

Niniejszy przewóz podlega postanowieniom konwencji o umowie międzynarodowej przewozu drogowego towarów (CMR) bez względu na jakąkolwiek przeciwną klauzulę.
Diese Beförderung unterliegt trotz einer gegenteiligen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr (CMR)
This carriage is subject notwithstanding any clause to the contrary, to the Convention on the Contract for the international Carriage of goods by road (CMR)

2 Odbiorca (nazwisko lub nazwa, adres, kraj)
Empfänger (Name, Anschrift, Land)
Consignee (name, address, country)

16 Przewoźnik (nazwisko lub nazwa, adres, kraj)
Frachtführer (Name, Anschrift, Land)
Carrier (name, address, country)

NR REJ.: /

3 Miejsce przeznaczenia (miejscowość, kraj)
Auslieferungsort des Gutes (Ort, Land)
Place of delivery of the goods (place, country)

17 Kolejni przewoźnicy (nazwisko lub nazwa, adres, kraj)
Nachfolgende Frachtführer (Name, Anschrift, Land)
Successive carriers (Name, address, country)

4 Miejsce i data załadowania (miejscowość, kraj, data)
Ort und Tag der Übernahme des Gutes (Ort, Land, Datum)
Place and date taking over the goods (place, country, data)

18 Zastrzeżenia i uwagi przewoźnika
Vorbehalte und Bemerkungen der Frachtführer
Carrier's reservations and observations

5 Załączone dokumenty
Beigefügte Dokumente
Documents attached

19 + 20 + 22 Tutaj należy obowiązkowo wpisać kwotę pobrania przewoźnik
Die mit Gebühren Lasten eingetragenen Raten müssen vom Frachtführer eingezogen werden.
The quotes marked with heavy liens must be collected by the carrier.

1 – 15 wie die zur einschlägigen Leitung und

6 Cechy i numery
Kennzeichen und Nummern
Marks and Nos

7 Ilość sztuk
Anzahl der Packstücke
Number of packages

8 Sposób opakowania
Art der Verpackung
Method of packing

9 Rodzaj towaru
Bezeichnung des Gutes
Nature of the goods

10 Numer statystyczny
Statistiknummer
Statistical number

11 Waga brutto w kg
Bruttogewicht in kg
Gross weight in kg

12 Objętość w m3
Umfang m3
Volume in m3

Numer UN / Nummer UN / Number UN | Pairz punkt 9 / Bez.&Nr.9 / Look point 9 | Klasa / Klasse / Class | Grupa pakowania / Verpackung, gruppe / The packing group | (ADR*)

13 Instrukcje nadawcy
Anweisungen des Absenders
Sender's instructions

19 Postanowienia specjalne
Besondere Vereinbarungen
Special agreements

20 Do zapłacenia / Zu zahlen vom: / To be paid by	Nadawca / Absender / Sender		Waluta / Währung / Currency		Odbiorca / Empfänger / Consignee
Przewoźne / Fracht / Carriage charges					
Bonifikaty / Ermässigungen / Deductions					
Saldo / Zuschläge / Balance					
Dopłaty / Nebengebühren / Supplem. charges					
Koszty dodatkowe / Sonstiges / Miscellaneous					
Ubezpieczenie					
Razem / Gesamtsumme / Total to be paid					

14 Postanowienia odnośnie przewozowego
Frachzahlungsanweisungen
Instructions as to payment for carriage
Przewoźne zapłacone / frei / Carriage paid
Przewoźne niezapłacone / Unfrei / Carriage forward

21 Wystawiono w
Ausgefertigt in
Established in
dnia
am
on

15 Zapłata / Rückerstattung / Cash on deliver

22
Podpis i stempel nadawcy
Unterschrift und Stempel des Absenders
Signature and stamp of the sender

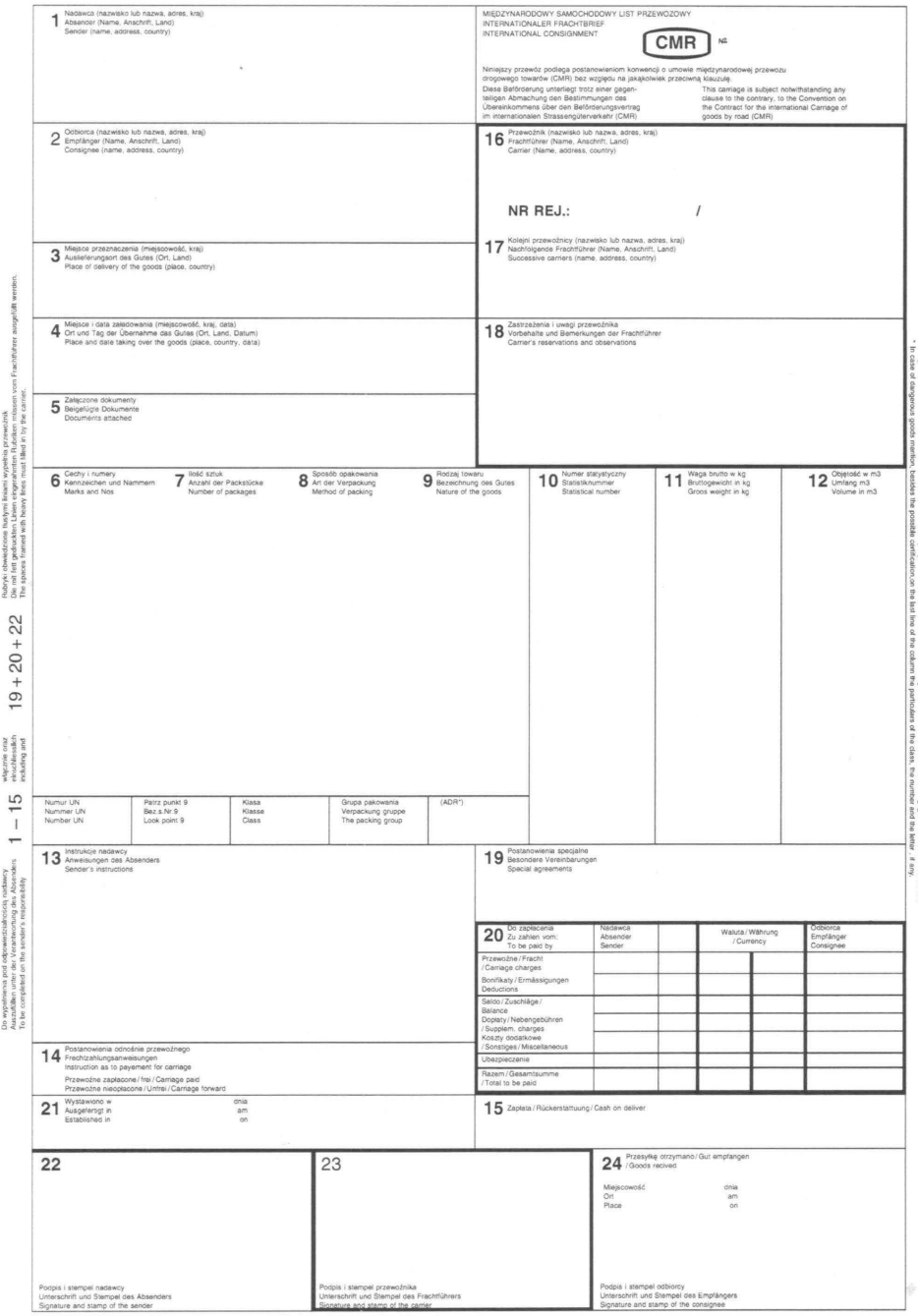
23
Podpis i stempel przewoźnika
Unterschrift und Stempel des Frachtführers
Signature and stamp of the carrier

24 Przesyłkę otrzymano / Gut empfangen / Goods received
Miejscowość / Ort / Place
dnia / am / on
Podpis i stempel odbiorcy
Unterschrift und Stempel des Empfängers
Signature and stamp of the consignee

* W przypadku przesyłek niebezpiecznych, należy podać w ostatnim wierszu klasę, liczbę oraz w nawiasie literę.
* Bei gefährlichen Gütern ist, sofern die erforderlichen Bescheinigung, auf der letzten Linie der Rubrik einzutragen, die Klasse, die Ziffer, sowie gegebenenfalls der Buchstabe.
* In case of dangerous goods mention, besides the possible confirmation, the last line of the column the particulars of the class, the number and the letter, if any.

Do wypełnienia przez odpowiedzialnego nadawcę.
Ausschließlich unter der Verantwortung des Absenders
To be completed on the sender's responsibility

Wzór CMR / IRU / Polska z 1978 dla międzynarodowych przewozów drogowych odpowiada ustaleniom, które zostały dokonane przez Międzynarodową Unię Transportu Drogowego / IRU /.



MIĘDZYNARODOWY SAMOCHODOWY LIST PRZEWOZOWY
INTERNATIONALER FRACHTBRIEF
INTERNATIONAL CONSIGNMENT

CMR

Nr.

1 Nadawca (nazwisko lub nazwa, adres, kraj)
Absender (Name, Anschrift, Land)
Sender (name, address, country)

Niniejszy przewóz podlega postanowieniom konwencji o umowie międzynarodowej przewozu drogowego towarów (CMR) bez względu na jakąkolwiek przeciwną klauzulę.
Diese Beförderung unterliegt trotz einer gegenteiligen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr (CMR)
This carriage is subject notwithstanding any clause to the contrary, to the Convention on the Contract for the international Carriage of goods by road (CMR)

2 Odbiorca (nazwisko lub nazwa, adres, kraj)
Empfänger (Name, Anschrift, Land)
Consignee (name, address, country)

16 Przewoźnik (nazwisko lub nazwa, adres, kraj)
Frachtführer (Name, Anschrift, Land)
Carrier (Name, address, country)

NR REJ.: /

3 Miejsce przeznaczenia (miejscowość, kraj)
Auslieferungsort des Gutes (Ort, Land)
Place of delivery of the goods (place, country)

17 Kolejni przewoźnicy (nazwisko lub nazwa, adres, kraj)
Nachfolgende Frachtführer (Name, Anschrift, Land)
Successive carriers (name, address, country)

4 Miejsce i data załadowania (miejscowość, kraj, data)
Ort und Tag der Übernahme des Gutes (Ort, Land, Datum)
Place and date taking over the goods (place, country, data)

18 Zastrzeżenia i uwagi przewoźnika
Vorbehalte und Bemerkungen der Frachtführer
Carrier's reservations and observations

5 Załączone dokumenty
Beigefügte Dokumente
Documents attached

Rubryki obwiedzione tłustymi liniami wypełnia przewoźnik
Die mit fett gedruckten Linien eingerahmten Rubriken müssen vom Frachtführer ausgefüllt werden.
The spaces framed with heavy lines must also or by the carrier.

19 + 20 + 22 — 1 – 15 włącznie oraz ewentualnych

Do wypełnienia pod odpowiedzialnością nadawcy
Auszufüllen unter der Verantwortung des Absenders
To be completed on the sender's responsibility

6 Cechy i numery Kennzeichen und Nummern Marks and Nos	7 Ilość sztuk Anzahl der Packstücke Number of packages	8 Sposób opakowania Art der Verpackung Method of packing	9 Rodzaj towaru Bezeichnung des Gutes Nature of the goods	10 Numer statystyczny Statistiknummer Statistical number	11 Waga brutto w kg Bruttogewicht in kg Gross weight in kg	12 Objętość w m3 Umfang m3 Volume in m3

Numer UN Nummer UN Number UN	Pkt 9 Bez.s.Nr.9 Item 9	Klasa Klasse Class	Grupa pakowania Verpackung gruppe The packing group	(ADR*)

13 Instrukcje nadawcy
Anweisungen des Absenders
Sender's instructions

19 Postanowienia specjalne
Besondere Vereinbarungen
Special agreements

20 Do zapłacenia / Zu zahlen vom: / To be paid by

	Nadawca / Absender / Sender		Waluta / Währung / Currency		Odbiorca / Empfänger / Consignee
Przewoźne / Fracht / Carriage charges					
Bonifikaty / Ermässigungen Deductions					
Saldo / Zuschläge / Balance					
Dopłaty / Nebengebühren / Supplem. charges					
Koszty dodatkowe / Sonstiges / Miscellaneous					
Ubezpieczenie					
Razem / Gesamtsumme / Total to be paid					

14 Postanowienia odnośnie przewoźnego
Frechizahlungsanweisungen
Instruction as to payement for carriage

Przewoźne zapłacone / frei / Carriage paid
Przewoźne nieopłacone / Unfrei / Carriage forward

21 Wystawiono w / Ausgefertigt in / Established in — dnia / am / on

15 Zapłata / Rückerstattuung / Cash on deliver

22
Podpis i stempel nadawcy
Unterschrift und Stempel des Absenders
Signature and stamp of the sender

23
Podpis i stempel przewoźnika
Unterschrift und Stempel des Frachtführers
Signature and stamp of the carrier

24 Przesyłkę otrzymano / Gut empfangen / Goods recived
Miejscowość / Ort / Place — dnia / am / on
Podpis i stempel odbiorcy
Unterschrift und Stempel des Empfängers
Signature and stamp of the consignee

* W przypadku przesyłki towarów niebezpiecznych, wpisać ewentualnie przewidziane szczególności, wskazy podane w załączniu umowy ADR, które należy podać w rubryce 6.
* Bei gefährlichen Gütern ist, ausser der eventuellen Eintragung auf den letzten Linie der Rubrik anzugeben: die Klasse, der Ziffer, womit gegebenenfalls der Rubrikate.
* In case of dangerous goods mention, besides the possible certification on the last line of the column the particulars of the class, the number and the letter, if any.

Wzór CMR / IRU / Polska z 1976 dla międzynarodowych przewozów drogowych odpowiada ustaleniom, które zostały dokonane przez Międzynarodową Unię Transportu Drogowego / IRU /.

Bibliografia

A. Akty prawne

Dyrektywy nr 12/2001, 13/2001, 14/2001 z dnia 26.02.2001 r., I pakiet kolejowy, Dz.U. WE, nr 75, 15.03.2001

Konwencja celna dot. międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR, sporządzona w Genewie dnia 14 listopada 1975 r., Dz.U. 1984, nr 17, poz. 36

Konwencja ONZ o umowach międzynarodowej sprzedaży z 11.04.1980 r., KW Konwencja Wiedeńska, Dz.U. 1997 r., nr 45, poz. 286

Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z dnia 07 grudnia 1944 roku Konwencja Chicagowska, Dz.U. 1959 rok, nr 35, poz. 212

Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), sporządzona w Genewie dnia 19 maja 1956 roku, Dz.U. 1962, nr 49, poz. 238

Międzynarodowa konwencja o bezpiecznych kontenerach, sporządzona w Genewie dnia 02 grudnia 1972 roku, Dz.U. 1984, nr 24, poz. 118

Umowa z 1 listopada 1951 roku o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS) w brzmieniu nadanym tekstem jednolitym z 1 lipca 2005 roku

Ustawa z 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym Dz.U. 1997, nr 96, poz. 591

Ustawa z 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe, tekst jednolity Dz.U. 2000, nr 50, poz. 601

Ustawa z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, Dz.U. 2004, nr 92, poz. 897

Ustawa z 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, tekst jednolity: Dz.U. 2005, nr 108, poz. 908

Ustawa z 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, Dz.U. 1997, nr 9, poz. 44

Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe, Dz.U. 2000, nr 84, poz. 948

Ustawa z 6 września 2001 o transporcie drogowym, tekst jednolity: Dz.U. 2004, poz. 2088
Ustawa z 9 listopada o bezpieczeństwie morskim Dz.U. 2000, nr 109, poz. 1156

B. Opracowania

Baran J., i zespół, *Logistyka. Wybrane zagadnienia*, Warszawa 2008
Basiewicz T., Gołaszewski A., Rudziński L., *Infrastruktura transportu*, Warszawa 2007
Blaik P., *Logistyka*, Warszawa 2001
Brodecki Z., *Prawo ubezpieczeń morskich*, Sopot 1999
Ciesielski M., *Sieci logistyczne*, Poznań 2002
Górski W., *Prawo transportowe*, Szczecin – Zielona Góra 1998
Handel zagraniczny, Rymarczyk J.(red.), Warszawa 2004
Jankowski S., *Opakowania transportowe*, Warszawa 2007
Januła E., Truś T., *ABC magazyniera*, Krosno 2010
Januła E., Truś T., *Gospodarka elektroniczna*, Warszawa 2010
Januła E., Kasińska M., Kwiatkiewicz P., Laskowski M., *Zapasy i magazynowanie*, Poznań 2020
Kos B., *Logistyczne aspekty przewozu materiałów niebezpiecznych*, Katowice 1998
Kunert J., *Technika handlu morskiego*, Warszawa 1970
Kwaśniewski Z., *Umowa spedycji*, Warszawa 1977
Litwinowicz W., *Transport lotniczy towarów*, Warszawa 1969
Marciniak-Neider D., Neider J.(red.), *Podręcznik spedytora*, Gdynia 2006
Marciniak-Neider D., *Rozliczenia w handlu zagranicznym*, Warszawa 2004
Matysik S, *Prawo morskie*, Wrocław – Warszawa – Kraków – Gdańsk 1973
Neider J., Marciniak-Neider D., *Transport intermodalny*, Warszawa 1997
Neider J., *Transport międzynarodowy*, Warszawa 2008
Organizacja i technika transportu morskiego, Kujawa J. (red.), Gdańsk 2005
Rydzykowski W., *Usługi logistyczne*, Poznań 2007
Sikorski P., *Spedycja w praktyce – wiek XXI*, Warszawa 2008
Śliwczyński B., *Planowanie logistyczne*, Poznań 2008
Truś T., Januła E., *Ekonomika logistyki*, Warszawa 2010

Źródła fotografii

Rys. 5.1. Kontenerowiec: kontenerowiec HMM Oslo (IMO 9868326), z Hamburga, płynący do Rotterdamu z Cuxhaven
Źródło: commons.wikimedia.org/wiki/File:IMO_9868326_Containership_HMM_Oslo_Cuxhafen_2020-07-05_HBP_03.jpg. Prawa autorskie: Helge Busch-Paulick, Wikipedia, en.wikipedia.org/wiki/User:Grand-Duc. Licencja: GNU Free Documentation License

Rys. 5.2. Chłodniowiec Chiquita Bremen w Bremerhaven, Niemcy (IMO 9014755)
Źródło: commons.wikimedia.org/wiki/File:Reefer_ship_Chiquita_Bremen.jpg. Prawa autorskie: Garitzko; commons.wikimedia.org/wiki/User:Garitzko. Licencja: Domena publiczna

Rys. 5.3. Tankowiec: Tankowiec LNG ARCTIC PRINCESS przed Hammerfest
Źródło: commons.wikimedia.org/wiki/File:LNG_Tanker_ARCTIC_PRINCESS_vor_Hammerfest_(N)_-_Juni_2015.jpg. Prawa autorskie: Joachim Kohler (JoachimKohler-HB commons.wikimedia.org/wiki/User:JoachimKohler-HB). Licencja: Creative Commons Attribution-Share Alike 4.0 International

Rys. 6.1. Samochód MAN ze specjalistyczną platformą do przewozu drzewa – MAN TGX, silnik D38, platforma MAN HydroDrive®
Źródło: MAN Newsroom Corporate „Kraftvoll, robust und zuverlässig: MAN präsentiert auf der KWF-Expo 2016 Lkw für die Holz- und Forstwirtschaft" [dostęp: press.mantruckandbus.com/corporate/kraftvoll-robust-und-zuverlassig-man-prasentiert-auf-der-kwf--expo-2016-lkw-fur-die-holz--und-forstwirtschaft/]

Rys. 7.1. Lokomotywa EU 07: EU07-038 na Dworcu Głównym w Krakowie
Autor: Marcin Dąbrowski. Licencja: Creative Commons Attribution-Share Alike 4.0 International. Źródło: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:EU07-038_lipiec2020.jpg

Rys. 7.2. Lokomotywa pospieszna EP09-046 na linii kolejowej nr 8 w pobliżu stacji Niedźwiedź w woj. Małopolskim
Źródło: commons.wikimedia.org/wiki/File:EP09-046_na_linii_kolejowej_nr_8_pod_Nied%C5%BAwiedziem_w_woj._ma%C5%82opolskim_20200808_0940_3438.jpg. Autor: Jakub Hałun, commons.wikimedia.org/wiki/User:Jakubhal. Licencja: Creative Commons Attribution-Share Alike 4.0 International

Rys. 7.3. Lokomotywa Elektryczna ET22-1117 na stacji Siedlce
Źródło: commons.wikimedia.org/wiki/File:Lokomotywa_Elektryczna_ET22-1117.jpg. Autor: Janusz Jurzyk, pl.wikipedia.org/wiki/Wikipedysta:Janusz_J.

Rys. 8.1. Samolot B747 Jumbo Jet, model 747-428(BCF), Air France Cargo JP6001751
Źródło: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Boeing_747-428(BCF),_Air_France_Cargo_JP6001751.jpg. Prawa autorskie: André Du-pont (Mexico Air Spotters). Licencja: GNU Free Documentation License

Rys. 8.2. Samolot B 777, model Boeing 777F Air France Cargo (7629927290)
Źródło: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:F-GUOB_Boeing_777F_Air_France_Cargo_(7629927290).jpg. Prawa autorskie: aeroprints.com. Licencja: Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0

Rys. 8.3. Samolot Antonow An-124 Rusłan
Źródło: commons.wikimedia.org/wiki/File:Antonov_An-124-100_Ruslan,_Maximus_Air_Cargo_AN1396398.jpg. Autor: Roland Nussbaumer. Licencja: GNU Free Documentation License